

UNIVERZITA KARLOVA

FILOZOFICKÁ FAKULTA

ÚSTAV VÝCHODOEVROPSKÝCH STUDIÍ

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Daniel Razumňak

Odraz ideologie československo-sovětského přátelství na příkladu pražského metra

Reflection of the Czechoslovak-Soviet Friendship Ideology on the Example of
Prague Underground

Poděkování:

Děkuji vedoucímu práce doc. PhDr. Hanuši Nyklovi, Ph.D. za věcné připomínky a archiváři Dopravního podniku hl. m. Prahy Mgr. Pavlu Fojtíkovi za odborné konzultace. Děkuji také svým blízkým za podporu, kterou mi během psaní bakalářské práce projevovali.

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, že jsem řádně citoval všechny použité prameny a literaturu a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze, dne 12. června 2017

.....

Daniel Razumňak

Abstrakt:

Práce představuje odraz dobové ideologie a vlivu Sovětského svazu na pražské metro. Zvláštní kapitola je věnována odrazu komunistické a sovětské ideologie na názvy stanic metra v Moskvě, Leningradu, Kyjevě a dalších sovětských městech. Dále práce stručně pojednává o prehistorii a historii pražského metra a zaměřuje se na ideologické momenty v jeho stavbě. Analyzuje pozadí ideologicky orientovaných názvů jednotlivých stanic a podrobněji se zabírá okolnostmi budování stanice Moskevská.

Klíčová slova:

pražské metro, ČSSR, ideologie, SSSR

Abstract:

This bachelor thesis introduces a reflection of period ideology and influence of the Soviet Union on Prague underground. Special chapter will be devoted to the influence of communistic and Soviet ideology on underground stations names in Moscow, Leningrad, Kiev and other Soviet cities. The paper goes on to a brief overview of the prehistory and history of the Prague underground and focuses on ideological moments during its construction. The thesis also analyses the background of the ideology oriented names of individual stations and expounds in detail the circumstances of building the Moskevská station.

Key words:

Prague underground, Czechoslovak Socialist Republic, ideology,

Obsah

1	Úvod	7
2	Historie pražského metra do roku 1989 a spolupráce ČSSR a SSSR na stavbě pražského metra	9
2.1	Prehistorie pražského metra do roku 1965	9
2.2	Výstavba prvního úseku metra	11
2.3	Průběh výstavby dalších úseků metra do roku 1989	14
2.3.1	Trasa A.....	14
2.3.2	Trasa B.....	15
2.3.3	Trasa C.....	16
2.4	Vozový park pražského metra do roku 1989	16
2.5	Stavba metra v dohodách a protokolech mezi ČSSR a SSSR	18
3	Analýza ideologicky orientovaných názvů stanic	20
3.1	Trasa A.....	21
3.2	Trasa B.....	22
3.3	Trasa C.....	26
4	Ideologie ve stanicích metra bývalého Sovětského svazu	32
4.1	Metro v Ruské federaci	32
4.2	Metro v Bělorusku.....	36
4.3	Metro na Ukrajině	37
5	Závěr.....	40
6	Použitá literatura.....	41
7	Přílohy	44

1 Úvod

Bakalářská práce je rozdělena na tři kapitoly. První kapitola bakalářské práce se zabývá prehistorií a historií pražského metra, s cílem poskytnout čtenáři přehled vývoje pražského metra v kontextu spolupráce ČSSR a SSSR. Proto byla do této kapitoly zařazena jména a funkce sovětských specialistů, kteří se na stavbě metra podíleli, vozový park dodávaný do pražského metra SSSR a také dohody a protokoly podepsané mezi oběma státy.

Druhá kapitola se věnuje ústřednímu tématu práce a zároveň stěžejnímu cíli bakalářské práce, a to zpracování analýzy pozadí ideologicky orientovaných názvů jednotlivých stanic. V té souvislosti je do práce zahrnuto i téma ideologických výtvarných děl v pražském metru i vazeb názvů stanic na okolí. Klíč, podle kterého byly jednotlivé stanice vybrány, je uveden na počátku této kapitoly.

Třetí kapitola, s názvem Ideologie ve stanicích metra bývalého Sovětského svazu, seznamuje čtenáře s historií výstavby metra v jednotlivých městech Sovětského svazu a zabývá se i současnou situací. Následuje rozdělení názvů stanic se zřejmým odkazem na socialismus do jednotlivých kategorií. V závěru kapitoly je zmíněn vztah postsovětských států k názvům stanic s vazbou na socialismus. Do této kapitoly nejsou zahrnuta umělecká díla v prostorách metra bývalého Sovětského svazu, jelikož toto téma bylo již zpracováno např. v díle *Metro-art in the Metro-polis*.¹

První a druhá kapitola bakalářské práce se věnuje hlavním cílům, tj. dokumentaci odrazu ideologie československo-sovětského přátelství na stavbě pražského metra a zjištění vlivu Sovětského svazu na stavbu pražského metra. Úkolem třetí kapitoly je ilustrace situace v bývalém SSSR.

Potřebné zdroje a literatura se u každé ze tří kapitol výrazně lišily. V první kapitole, nesoucí název Historie pražského metra do roku 1989 a spolupráce ČSSR a SSSR na stavbě pražského metra, byly informace čerpány ze souhrnné literatury, zejména z knihy *Pražské metro*,² obsahující mnohé podstatné informace a pro objektivitu byla zvolena kniha *Encyklopedie pražské MHD – Pražské metro*.³

¹ Strom, M.: *Metro-art in the Metro-polis*, Paříž 1994.

² Křivánek, J. - Vítěk, J.: *Pražské metro*, Praha 1987.

³ Fojtík, P. – Mara, R.: *Encyklopedie pražské MHD – Pražské metro*, Praha 2014.

Pro ústřední kapitolu, pojmenovanou Analýza ideologicky orientovaných názvů stanic, byly studovány především dokumenty z Archivu hl. m. Prahy a Archivu DPP, na kterých je postaven základ bakalářské práce. Kromě již zmíněných zdrojů byly zpracovány např. filmové dokumenty, internetový archiv Pražského hradu, dobové články nebo tisky z Národního konzervačního fondu.

Třetí kapitola, s názvem Ideologie ve stanicích metra bývalého Sovětského svazu, čerpá především z internetových zdrojů, neboť poskytují nejaktuálnější informace a ze zahraniční literatury.

2 Historie pražského metra do roku 1989 a spolupráce ČSSR a SSSR na stavbě pražského metra

2.1 Prehistorie pražského metra do roku 1965

První idea vybudovat metro v Praze se váže k roku 1898, kdy obchodník Ladislav Rott navrhl za firmu nazvanou po svém otci V. J. Rott⁴ rozšíření kanalizační sítě k vybudování první podzemní dráhy. Městská rada se rozhodla Rottův návrh zamítnout.⁵

Mnohem propracovanějším a diskutovanějším se stal návrh profesora elektrotechniky Vladimíra Lista z roku 1926, který studoval systém metra v New Yorku, Chicagu a Bostonu. Na základě spolupráce se stavebním inženýrem Bohumilem Beladou vytvořil projekt čtyř linek metra:

A: Palmovka – Můstek – Národní divadlo – Anděl – Plzeňská třída

B: Dejvice – Můstek – Muzeum – Flora – Olšanské hřbitovy

C: Výstaviště – Prašná brána – Žižkov

D: Těšnov – Bulhar – Hlavní nádraží – Pankrác⁶

Tento projekt nebyl schválen. Přesto následný průzkum Elektrických podniků hlavního města Prahy ukázal, že bez realizace metra, by nebylo možné vylepšit dopravní systém v Praze. Vznikaly tak stále nové projekty podzemní dráhy. Objevily se i plány navrhuující vytvoření podpovrchové tramvaje vybíhající do povrchových pouličních tras. Nejčastěji diskutovaným se stal projekt metra Škodových závodů, který navrhoval vznik tzv. přestupového trojúhelníku na trase tří linek ve stanicích Můstek – Muzeum – Masarykovo nádraží.

V roce 1939 vzniklo konsorcium stavebních a strojírenských firem, které tvořily Škodovy závody, Českomoravské strojírný, Ringhoffer, Siemens-Bauunion a šest dalších inženýrských firem, jejichž poradcem se stal již zmíněný Vladimír List. Brzy nato byly zřízeny Kanceláře projektu podzemní dráhy v Praze, které měly za úkol vyhotovit nový projekt metra. Návrh obsahoval tři linky metra ve směrech:

A: Dejvice – Klárov – Můstek – Muzeum – Pankrác

⁴ Přestože některé knižní zdroje nesprávně uvádějí, že koncepci vytvořil V. J. Rott.

⁵ Rott, L.: Dopis Městské radě o návrhu na vybudování podzemní dráhy, Praha 1898; Archiv DPP, fond: metro historie, karton č.: 1.; viz Příloha č. 141.

⁶ List, J.: Vladimír List: Život a dílo, Brno 1992, Národní konzervační fond, s. 38 – 44; viz Přílohy č. 140 a 142.

B: Holešovice – Dopravní podnik – Hyberské nádraží – Hlavní nádraží – Muzeum - Purkyňovo náměstí – Flora

C: Smíchov – Karlovo náměstí – Perštýn – Můstek – Prašná brána – Hyberské nádraží – Palmovka – Balabenka

Realizace projektu se neuskutečnila, neboť nedlouho poté vypukla 2. světová válka. Další plány na výstavbu metra se objevily až po jejím konci. V posledních měsících roku 1945 se Spolek českých inženýrů v Praze rozhodl formou přednášek představit Pražanům projekt pražského metra. Bohužel po skončení přednášek se jejich představa o pražském metru znovu rozplynula.⁷

V roce 1949 Dopravní podnik hlav. města Prahy oznámil, že projekt metra nebude realizován. Přesto se v roce 1952 tajně rozhodlo o vybudování pěti stanic metra směrem z Vysočan na Smíchov a následně v roce 1953 se začalo s budováním stanice Klárov na Malostranském náměstí. Ta byla pravděpodobně ražena šest let, neboť v dobových dokumentech lze nalézt zmínku o možnosti znovuotevření tramvajové přepravy v úseku mezi ulicemi U plovárny a Klárov na konci roku 1958. Stanice měla sloužit jako protiatomový kryt pro nejvyšší funkcionáře. Stavba ostatních čtyř stanic metra započata nebyla, neboť celý projekt byl s výjimkou stanice Klárov v roce 1953 zrušen.⁸

Studie vypracovaná Dopravním podnikem hlav. města Prahy roku 1951 podpořila myšlenku podpovrchové tramvaje, na kterou navázalo v dalších letech mnoho dalších studií. Vědeckotechnická společnost v Praze roku 1957 svou přednáškou „Potřebuje Praha metro?“ upozornila na projekt pražského metra.

Podle studie Ústředního národního výboru téhož a následujícího roku bylo vhodnější vybudovat v Praze podpovrchovou tramvaj. Následně Ústřední národní výbor vypsál soutěž na projekt podpovrchové tramvaje. A tak 2. června 1965 bylo rozhodnuto vládou ČSSR o výstavbě podpovrchové tramvaje. O šest měsíců později, 7. ledna, byly započaty v Opletalově ulici první přípravné práce k výstavbě podpovrchové tramvaje. Někteří odborníci však byli proti podpovrchové tramvaji a svůj nesouhlas dávali najevo. Patřil k nim především již zmíněný Vladimír List.⁹

⁷ Křivánek, J. - Vítěk, J.: cit. dílo, s. 9-12.

⁸ Fojtík, P. – Mara, R.: cit. dílo, M.1.41.

⁹ Křivánek, J. - Vítěk, J.: cit. dílo, s. 13-14.

2.2 Výstavba prvního úseku metra

První spolupráce v historii pražského metra mezi ČSSR a SSSR se odehrála mezi lety 1966-1967. Právě v tomto období byl vyřešen dlouholetý spor mezi zastánci podpovrchové tramvaje a těžkého metra.¹⁰ Na základě Dohody o spolupráci ČSSR a SSSR při výstavbě podzemních tras městské hromadné dopravy a při výstavbě dálnic na území Československé socialistické republiky, podepsané 18. listopadu 1966,¹¹ přijel do ČSSR v následujícím roce sedmičlenný tým specialistů ze Sovětského svazu v čele s I. T. Jefimovem.¹² Jejich expertíza ukázala na možné nedostatky podpovrchové tramvaje, především na nedostatečnou kapacitu přepravních možností a dále na její nespolehlivost a potenciální nebezpečnost. Projekt podpovrchové tramvaje byl na základě této studie 9. srpna 1967 zastaven a přetvořen na koncepci metra.¹³

Následky přestavby podpovrchové tramvaje na metro jsou dodnes patrné. Příkladem je stanice Hlavní nádraží, jejíž nástupiště se nachází, podobně jako u zastávky tramvajové tratě, na bočních stranách. Ve stanici se silnou koncentrací turistů to lze považovat za nevhodné, neboť neschopnost orientovat se v cizím prostředí může způsobit u cestujících špatný výběr vchodu do metra.

Boční nástupiště můžeme pozorovat i u povrchové stanice Vyšehrad, kde však z důvodu návaznosti na Nuselský most nebylo možné projektovat stanici s ostrovním nástupištěm. Navíc jsou povrchové stanice i dnes budovány s bočními nástupišti zcela běžně. Ze současné praxe lze uvést stanice Černý Most nebo Střížkov.

Na počátku výstavby pražského metra bylo zapotřebí cizí pomoci, neboť ČSSR nemělo s budováním podzemní dráhy potřebné zkušenosti. Proto z rozhodnutí československé vlády přijel do Prahy hlavní inženýr moskevského metra I. A. Fialkovskij.¹⁴

Jeden z pracovníků Útvaru hlavního architekta hl. m. Prahy Ing. Jiří Schwaller vzpomíná na výstavbu pražského metra takto: „Základem pro naši práci bylo tehdy poznání výstavby a provozu podzemních drah v Moskvě, Kyjevě a Tbilisi.“¹⁵ Byli jsme tam vysláni všichni, kteří

¹⁰ Pošusta, S. a kol.: Od koňky k metru, Praha 1975, s. 65-66.

¹¹ Křivánek, J. - Vítek, J.: cit. dílo, s. 14.

¹² Pošusta, S. a kol.: cit. dílo, s. 65-66; Archiv DPP, Zpráva z prověrky zajišťování výstavby pražského metra, Praha 1969.

¹³ Křivánek, J. - Vítek, J.: cit. dílo, s. 14-15.

¹⁴ Křivánek, J. - Vítek, J.: cit. dílo, s. 16.

¹⁵ O častých cestách československých odborníků do SSSR svědčí např. cestovní list z roku 1968, Archiv DPP, fond: Metro 1968.

měli pracovat na cílové studii pražské dopravy. Při té příležitosti si vzpomínám, jak jsme se sovětskými soudruhy debatovali o tom, jak co nejúčelněji stavět stanice metra.“¹⁶

V knize Pražské metro 78 se dozvídáme, že v prosinci roku 1968 byl Sovětským svazem do ČSSR dodán první nemechanizovaný štít určený k ražení tunelu z pankráckého předmostí směrem do dnešní stanice Pražského povstání. Zdroj uvádí, že stavební práce v metru probíhaly podle plánu.¹⁷ Realita byla odlišná. Stavba pražského metra vázla, neboť bylo stále potřeba projekty přepracovávat z podpovrchové tramvaje na koncepci metra. O tom ostatně vypovídalo i porovnání proinvestovaných částek do stavby metra v roce 1968 a mezi lety 1969-1974. Zatímco v roce 1968 bylo vynaloženo za stavební práce 30,9 mil. Kčs, v roce 1969 to bylo 154,3 mil. Kčs a v roce 1970 dokonce 393,3 mil. Kčs a tento trend zvyšujících se proinvestovaných částek kulminoval v roce 1973, kdy výše stavebních prací činila 768,4 mil. Kčs.¹⁸

Koncem roku 1970 přijel i předseda prezidia Nejvyššího sovětu SSSR N. V. Podgornij, aby si prohlédl průběh prací na pražském metru.¹⁹ V roce 1971 dorazil do Československa ze Sovětského svazu druhý razící štít, který měl zajistit včasné zprovoznění úseku trasy I.C.

Poprvé se pražské metro rozjelo 4. 1. 1973 z Kačerova do stanice Pražského povstání s primátorem hl. m. Prahy Zdeňkem Zuskou. Následovalo slavnostní otevření Nuselského mostu 22. února 1973 československým prezidentem Ludvíkem Svobodou a generálním tajemníkem ÚV KSČ Gustávem Husákem. Proto se v květnu téhož roku konalo zasedání představitelů SSSR a ČSSR, které mělo za úkol zhodnotit dosavadní spolupráci na pražském metru. Sovětský svaz se na projektu pražského metra od roku 1970 podílel školením 234 odborníků v Moskvě a vysláním 84 vlastních odborníků do Prahy. Zároveň dodal i hmotný majetek v celkové hodnotě 7,5 milionů rublů. Na témž zasedání se rozhodlo i o zaškolení dalších 93 československých odborníků v Moskvě a také o dodávce 50 vozů typu Ečs.²⁰

V květnu roku 1973 přijel do ČSSR hlavní sovětský poradce pro výstavbu pražského metra I. D. Sosnov, aby se seznámil s průběhem prací.²¹

¹⁶ Křivánek, J. – Šmíd, Z. – Vítěk J.: cit. dílo, s. 109.

¹⁷ Škorpil, J.: Pražské metro 78: Stavba československo-sovětské spolupráce, Praha 1978, s. 50.

¹⁸ Pošusta, S. a kol.: cit. dílo, s. 69.

¹⁹ Škorpil, J.: Pražské metro: čtvrtá dimenze velkoměsta, Praha 1990, s. 25.

²⁰ Křivánek, J. - Vítěk, J.: cit. dílo s. 17-18; Fojtík, P. – Mara, R.: cit. dílo, M. 1.83.

²¹ SPŠ dopravní v Praze: Pražské metro zahajuje I. díl, Praha 1982, min. 27 – 28; dostupné online: <http://www.prazskyhradarchiv.cz/archivKPR/upload/1405.pdf>, zobrazeno: 22. 1. 2017.

První testovací souprava vyjela ze stanice Kačerov do stanice Pražského povstání 22. prosince 1973. Poprvé po celé trase I.C projely vozy Ečs 29. prosince 1973. Za účasti tajemníka Městského výboru KSČ v Praze Antonína Kapka byl slavnostně zahájen zkušební provoz 2. ledna 1974.²²

Národní výbor hlavního města Prahy po zdařilé závěrečné zkušební jízdě rozhodl 7. května 1974 o zahájení provozu na celé trase I.C.²³ Následující den zasedala dočasná vládní komise ČSSR a vyslovila souhlas se zahájením provozu. Předseda vlády ČSSR Lubomír Štrougal přijal náměstka předsedy rady ministrů SSSR I. V. Archipova a jeho tým, který přijel do ČSSR u příležitosti zahájení provozu pražského metra. Je to poprvé a také naposledy, kdy se sovětští představitelé účastnili otevírání nového úseku pražského metra.²⁴ Slavnostního otevření úseku I.C za účasti československého prezidenta Gustáva Husáka se dočkali Pražané 9. května 1974 v 9 hodin a 19 minut u příležitosti 33. výročí osvobození Prahy Rudou armádou. Této události se účastnila i sovětská delegace, a tak první vlak byl vyzdoben nejen československými, ale i sovětskými praporky.²⁵ Téhož dne se konalo i slavnostní setkání budovatelů metra ve Sjezdovém paláci v Praze, oslavující úspěšnou výstavbu první linky metra. Pro Pražany se zkrátil čas přepravy mezi stanicemi Sokolovská – Kačerov ze zhruba 40 minut na pouhých 13.²⁶

První úsek pražského metra byl zprovozněn za pomoci mnoha sovětských odborníků. Mezi ně lze zařadit hlavní poradce pro výstavbu pražského metra I. D. Sosnova a V. K. Fjodorova, náměstka ministra dopravního stavitelství I. I. Podfučarova, předsedu Technoexpertu Moskva I. I. Černyševa, specialistu pro otázky provozu V. A. Šagina, specialistu pro stavební mechanismy P. K. Šestova, specialistu pro městskou veřejnou dopravu P. A. Časovitina. Z toho důvodu jim byl propůjčen Řád práce. Toto státní vyznamenání bylo propůjčeno i hlavnímu konstruktérovi vagónů Ečs A. G. Akimovovi a řediteli mechanického strojírenského závodu Metropolitěn A. A. Orzechovskému.

Na stavbě pražského metra se také podílel i hlavní inženýr moskevského metra I. A. Fialkovskij a další sovětští specialisté A. P. Panin, A. M. Strachov, S. S. Malofejev, A. S. Lugavcov, P. D. Jemeljanov, G. M. Suvorov, V. A. Bolotov, A. S. Voroncov, M. J. Struněvsij, N. Miťolkin, P. D. Paramankov, P. D. Sepityj, V. I. Kunicyn, V. I. Chulikaškin, S. I. Žukov, V.

²² Křivánek, J. - Vítek, J.: cit. dílo, s. 18-19.

²³ Křivánek, J. - Vítek, J.: cit. dílo, s. 18.

²⁴ Svobodné slovo, Díky za pomoc při výstavbě metra, Praha 8. 5. 1974.

²⁵ Křivánek, J. - Vítek, J.: cit. dílo, s. 19.

²⁶ Večerní Praha, Pražské metro zahajuje, Praha 8. 5. 1974.

A. Pronin, nebo K. M. Machmutov. Celkem během stavby prvního úseku přijelo na stavbu pražského metra 122 sovětských odborníků.²⁷

2.3 Průběh výstavby dalších úseků metra do roku 1989

2.3.1 Trasa A

Dne 20. února 1973 byla zahájena stavba na úseku I.A mezi stanicemi Leninova (dnes Dejvická) a Náměstí Míru. Přelom v jejím budování nastal 12. srpna 1975, kdy byl sestaven razicí komplex sestavený v Sovětském svazu, vyrobený výhradně pro ražbu pod říčním korytem Vltavy. K proražení prvního traťového tunelu došlo 1. června 1976 za pomoci skupiny sovětských specialistů.²⁸ Ve stanici Malostranská proběhla 25. ledna 1977 montáž prvního sovětského eskalátoru od firmy Kotljakov Leningrad. Do zprovoznění úseku I.A bylo dodáno dalších dvacet pohyblivých schodů. Proto proběhl pro pracovníky pražského metra v Moskvě kurz obsluhy eskalátorů.²⁹ V srpnu roku 1977 se začaly propojovat linky A a C pomocí přestupových koridorů ve stanici Muzeum. Při své návštěvě 31. května 1978 delegace SSSR v čele s Leonidem Brežněvem ocenila rychlý postup prací i dobrou spolupráci SSSR a ČSSR na stavbě pražského metra. To zdůraznil Leonid Brežněv i ve svém dopise budovatelům pražského metra právě k otevření úseku I.A.³⁰ Slavnostní zprovoznění linky A bylo zahájeno ve stanici Dejvická 12. srpna 1978.

Ačkoliv provoz nové linky pražského metra byl podle oficiálních zdrojů spuštěn k 60. výročí Velké říjnové socialistické revoluce a k 30. výročí Vítězného února, konkrétní datum zahájení provozu bylo vybráno zcela pragmaticky.³¹

Výstavba provozního úseku II.A, která měla propojit centrum města s jeho východní částí mezi stanicemi Náměstí Míru a Želivského, započala 5. února 1975. Slavnostní zprovoznění nového úseku ve stanici Jiřího z Poděbrad proběhlo 19. prosince 1980.³²

²⁷ Pošusta, S. a kol.: cit. dílo, s. 70; dostupné online:

<http://www.prazskyhradarchiv.cz/archivKPR/upload/1405.pdf>, zobrazeno: 22. 1. 2017; dostupné online: <https://multimedia.ctlk.cz/foto/search-view/b5850c014e92fc7c74f28a62ecc2ce03/select-continue>, zobrazeno 24. 4. 2017; Rudé právo, Společné dílo, Praha 8. 5. 1974.

²⁸ Novák, J.: Stavíme pražské metro, Praha 1976, Národní konzervační fond, s. 3.

²⁹ Škorpil, J.: cit. dílo, s. 88; Průboj, Stavba československo-sovětské spolupráce, Praha 8. 5. 1974.

³⁰ Úplný text dopisu L. I. Brežněva: Škorpil, J.: cit. dílo, s. 148.

³¹ Křivánek, J. - Vítek, J.: cit. dílo, s. 19-21.

³² Fojtík, P. – Mara, R.: cit. dílo, M.2.17, M.2.18.

Trasa A se však dlouhodobě potýkala s jedním stále nevyřešeným problémem. Neměla totiž stále své depo a veškeré soupravy byly vypravovány z depa Kačerov na trati C. Proto se na počátku roku 1981 začalo s výstavbou nového úseku Želivského – Depo Hostivař. Manipulační provoz do depa Hostivař byl zahájen 17. října 1985. Avšak zahájení provozu pro veřejnost na provozním úseku III.A, který zahrnoval pouze stanici Strašnická, byl zahájen až 11. července 1987. Na otevření celé spojky do Depa Hostivař musela čekat veřejnost dokonce až do roku 2006.³³

2.3.2 Trasa B

Ještě v průběhu stavby I.A se začalo 30. října 1977 i s přípravnými pracemi na úseku II.B mezi stanicemi Sokolovská (dnes Florenc) a Smíchovské nádraží. Na tomto provozním úseku nabyla spolupráce se Sovětským svazem nového rozměru 14. dubna 1982, neboť byla podepsána ministrem obchodu ČSSR Bohumilem Urbanem a předsedou výboru SSSR pro hospodářské styky se zahraničím Semjonem Skačkovem Dohoda o spolupráci při architektonické úpravě stanice metra v Praze a stanice metra v Moskvě – stanice Moskevská a stanice Pražskaja. Dohoda navázala na protokol mezi ČSSR a SSSR ze 31. července 1981, kterým bylo rozhodnuto přejmenovat stanici Krasnyj Majak na Pražskaja a stanici Lidickou na Moskevskou.

Na celou trasu bylo namontováno 34 eskalátorů sovětské výroby. Proto také přijeli 30. ledna 1984 odborníci ze SSSR, kteří československým dělníkům s montáží pohyblivých schodů do pražského metra pomohli. Běžný provoz byl spuštěn 2. listopadu 1985 ve stanici Náměstí Republiky. Slavnostního ceremoniálu se zúčastnila stranická a vládní delegace SSSR a prezident ČSSR Gustáv Husák. Při této příležitosti byl propůjčen Gustávem Husákem Dopravním podnikům hlavního města Prahy Řád práce. Následně 6. listopadu 1985 byla taktéž otevřena na Serpuchovsko-Timirjazevské trase stanice metra Pražskaja.³⁴

Zahájením provozu trasy B vznikl v Praze i přestupní trojúhelník Můstek, Muzeum a Florenc, který je v mnohém podobný již zmíněnému projektu Škodových závodů ze 30. let minulého století.³⁵

Poslední zprovozněnou etapou pražského metra do roku 1989 byl úsek III.B. Trať ležící mezi stanicemi Smíchovské nádraží a Dukelská, nynějším názvem Nové Butovice, byla

³³ Fojtík, P. – Mara, R.: cit. dílo, M.2.31 - M.2.34.

³⁴ Křivánek, J. - Vítek, J.: cit. dílo, s. 22-24.

³⁵ Křivánek, J. - Vítek, J.: cit. dílo, s. 20-21.

paradoxně postavena dříve než úsek II.B, jehož provoz byl zahájen v roce 1990. S pracemi na stavbě provozního úseku III.B se začalo v roce 1982. Pro veřejnost byl nový provozní úsek otevřen 26. října 1988.³⁶

2.3.3 Trasa C

Práce na provozním úseku II.C mezi stanicemi Kačerov – Kosmonautů (dnes Háje) začala 10. dubna 1974. Cílem nové trati pražského metra bylo spojení centra města s nově budovaným sídlištěm Jižní Město. Slavnostního otevření, konaného ve stanici Kačerov, se dočkala veřejnost 7. listopadu 1980. Po jeho otevření vyjela ze stanice Kačerov souprava do stanice Kosmonautů, kde se konalo slavnostní shromáždění. Za účasti prvního československého kosmonauta Vladimíra Remka byla odhalena pamětní deska připomínající jeho let do vesmíru.³⁷

V průběhu prací na úseku II.C, byla zahájena stavba 2. května 1978 i na etapě III.C mezi stanicemi Sokolovská (dnes Florenc) a Fučíkova (dnes Nádraží Holešovice), díky které bylo možné propojit centrum města s jeho severní částí. S prvními cestujícími se projela první souprava metra ze stanice Fučíkova 3. listopadu 1984.³⁸

Během výstavby pražského metra se do roku 1989 vystřídalo pět hlavních sovětských poradců pro výstavbu pražského metra – V. K. Fjodorov, I. D. Sosnov, D. N. Ivanov, A. V. Timofejev a A. N. Lapin. Jejich úkolem bylo vydávat doporučení, nikoli konkrétní rozhodnutí. Proto jejich jména často v dobových dokumentech nefigurují a z toho důvodu nebylo dosud možné ani v této práci se o nich podrobněji zmínit. Ačkoliv je jejich přínos značný, je jejich význam často opomíjen.³⁹

2.4 Vozový park pražského metra do roku 1989

V průběhu let bylo potřeba rozhodnout o typu nasazených souprav v pražském metru. Rozhodovalo se mezi československými vozy typu R1 a sovětskými vozy typu Ečs.⁴⁰

³⁶ Fojtík, P. – Mara, R.: cit. dílo, M.2.39 - M.2.42; Archiv hlavního města Prahy, Praha 1974, archivní jednotka č. 916, složka: i.i. 1265, bod 5.

³⁷ Škorpil, J.: cit. dílo, s. 86-89; dostupné online: <https://www.youtube.com/watch?v=qFOhytjHtCg&t=2939s>, min. 130–131, zobrazeno: 22. 1. 2017.

³⁸ Fojtík, P. – Mara, R.: cit. dílo, M.2.19 - M.2.22.

³⁹ Škorpil, J.: cit. dílo, s. 24-29.

⁴⁰ Viz Přílohy č. 143 a 144.

U československých jednotek R1 však panovaly obavy, že by je firma Českomoravská-Kolben-Daněk kvůli nedostatečným výrobním kapacitám nestihla do zahájení provozu vyrobit. Další zdržení by způsobily zkoušky a potřeba sta najetých kilometrů každé jednotky. Výhodami vozů R1 byla odlehčená konstrukce a moderní řídicí prvky.⁴¹

Oproti tomu vozidla Ečs byla již ověřená, a tudíž bylo možno očekávat bezpečný a plynulý provoz. Avšak vývojová zastaralost a větší hmotnost, kvůli níž bylo zapotřebí pro použití těchto vozů do provozu zpevnit konstrukci Nuselského mostu, se setkávala s negativními ohlasy.⁴²

Dopravní podniky hlavního města Prahy projednaly obě varianty. Právě na jejich doporučení bylo 23. března 1971 rozhodnuto Federálním shromážděním ČSSR o využití jednotek Ečs v pražském metru. I přesto byly dva vozy typu R1 dovezeny 13. a 14. dubna 1971 na Kačerov k testování. Definitivně se osud vozů R1 zpečetil 14. ledna 1972, kdy se obě soupravy srazily. Vyšetřovací zpráva uvedla, že srážku zapříčinil mikrospánek strojvedoucího. Sabotáž byla vyloučena, neboť zkouška brzd prokázala jejich plnou funkčnost.⁴³

Nákup vozů Ečs z Mytiščinského strojírenského závodu byl opodstatněným, nikoli pouze politicky angažovaným rozhodnutím, neboť při nasazení jednotek R1 by se zásadně zpozdila doba uvedení metra do ostrého provozu.⁴⁴

V roce 1973 odjela skupina šedesáti strojvedoucích na zaškolení do SSSR (ačkoliv sedm strojvedoucích odjelo na zaučení již v dubnu 1970).⁴⁵ Na zasedání představitelů SSSR a ČSSR v roce 1973, které hodnotilo technickou pomoc Sovětského svazu, bylo rozhodnuto mimo jiné o dodávce 50 vozů typu Ečs. Prvních šest vagónů tohoto typu přijelo do Prahy na nádraží v Krči 16. října 1973. Do zprovoznění prvního úseku metra 9. května 1974 dodal Mytiščinský strojírenský závod 50. vůz Ečs a 16. února 1978 předalo velvyslanectví SSSR jubilejní vagón Ečs, který se pyšnil pamětní deskou s nápisem: „100. vůz pražského metra, stavby československo-sovětského přátelství, vyroben v SSSR 1977 v roce šedesátého výročí Velké říjnové socialistické revoluce.“⁴⁶ Jelikož však jednotky Ečs již technologicky nestačily moderním požadavkům, bylo rozhodnuto 29. listopadu 1972 usnesením předsednictvem vlády

⁴¹ Fojtík, P. – Mara, R.: cit. dílo, M. 1.84.

⁴² Fojtík, P. – Mara, R.: cit. dílo, M. 1.84.

⁴³ Mara, R. a kol.: Projekt R1, Praha 2008, s. 67-69.

⁴⁴ Mara, R. a kol.: cit. dílo, Praha 2008, s. 43-78; Česká televize: Zašlapané projekty – Pražské metro, Praha 2009.

⁴⁵ SPŠ dopravní v Praze: Pražské metro zahajuje II. díl, Praha 1982, min. 16–17.

⁴⁶ Dostupné online: <https://www.youtube.com/watch?v=qFOhytjHtCg&t=2939s>, min. 49 – 50, zobrazeno: 21. 1. 2017.

ČSSR, že pro úsek I.A budou dodány vývojově pokročilejší vozy typu 81-71. Jejich první vagóny byly dopraveny do Československa 16. ledna 1978.⁴⁷

Počátkem roku 1980 navštívil Prahu i ředitel Mytiščinského strojírenského závodu V. N. Donskov, aby se přesvědčil o správném fungování pražského metra, a především vozů jejich výroby. Právě jeho zásluhou přijeli v srpnu roku 1981 zaměstnanci Mytiščinského strojírenského závodu do Prahy, jejichž tým měl za cíl vylepšit konstrukční schopnosti jednotek Ečs. S rozrůstající se sítí pražského metra bylo zapotřebí i většího počtu vozidel, a tak v listopadu roku 1983 byl dodán třístý vagón z Mytiščinského strojírenského závodu.⁴⁸

Do roku 1989 dodal Mytiščinský strojírenský závod 85 vozů Ečs a 507 vozů 81-71 (z toho 204 čelních a 303 vložených). K dalším dodávkám vagónů vzhledem k událostem v roce 1989 nedošlo.⁴⁹

2.5 Stavba metra v dohodách a protokolech mezi ČSSR a SSSR

Do roku 1989 byly v souvislosti stavby pražského metra podepsány 3 dohody, na které navazovalo celkem 21 jednání. První mezinárodní smlouva mezi ČSSR a SSSR byla podepsána v Moskvě 18. listopadu 1966 pod názvem Dohoda o spolupráci ČSSR a SSSR při výstavbě podzemních tras městské hromadné dopravy a při výstavbě dálnic na území Československé socialistické republiky. Na základě této smlouvy přijel do ČSSR tým expertů, který doporučil stavbu pražského metra. Na tuto dohodu navazovaly dva protokoly podepsané 20. února 1968 v Praze a 27. února 1969 v Moskvě, které zajistily ČSSR ze strany Sovětského svazu pomoc při stavbě prvního úseku pražského metra.

Druhá dohoda byla podepsána v Praze 30. dubna 1970 pod názvem Dohoda mezi vládou ČSSR a vládou SSSR o rozšíření technické pomoci poskytované Sovětským svazem při výstavbě metra v Praze. Podpisu smluv se účastnili náměstek ministra dopravního stavebnictví SSSR a zmocněnec vlády SSSR pro výstavbu pražského metra V. M. Kozlov a první náměstek ministra výstavby a techniky ČSSR pro koordinační přípravy a výstavby metra Otakar

⁴⁷ Mara, R. – Prosický, D.: Elektrické vozy 81-71, Praha 2016, s. 21; Fojtík, P. – Mara, R.: cit. dílo, M. 2.10; viz Přílohy č. 145 a 146.

⁴⁸ Křivánek, J. - Vítěk, J.: cit. dílo, s. 20-24.

⁴⁹ Fojtík, P. – Mara, R.: cit. dílo, M.8.8.

Ferfecký.⁵⁰ Na tuto dohodu navazovalo celkem 19 protokolů, z toho poslední byl podepsán 25. října 1988.⁵¹

Třetí a zároveň poslední dohoda byla podepsána v Praze 14. dubna 1982 pod názvem Dohoda o spolupráci při architektonické úpravě stanice metra v Praze a stanice metra v Moskvě – stanice Moskevská a Pražská, která navázala na jednání ze dne 31. července 1981.

⁵⁰ Škorpil, J.: cit. dílo, s. 86-89.

⁵¹ Archiv hlavního města Prahy, Praha 1972, archivní jednotka č. 848/a, složka: i.i. 1197, bod 4; dostupné online: <https://www.youtube.com/watch?v=qFOhytjHtCg&t=2939s>, min. 11–12, zobrazeno: 22. 1. 2017; e-mailová korespondence s pracovníkem Ministerstva zahraničních věcí ČR Pavlem Boháčem. Protokoly z jednání zmocněnců vlád k výše uvedené dohodě: Moskva, 10. 6. 1971; Praha, 18. 4. 1972; Moskva, 21. 8. 1972; Praha, 12. 5. 1974; Moskva, 29. 5. 1975; Praha, 26. 3. 1976; Praha, 22. 4. 1977, Praha, 21. 4. 1978; Praha, 11. 8. 1978; Moskva, 23. 5. 1979; Praha, 21. 4. 1980; Moskva, 24. 4. 1981; Praha, 28. 4. 1982; Moskva, 19. 5. 1983; Praha, 19. 4. 1984; Praha, 31. 10. 1985; Moskva, 1. 10. 1986; Praha, 19. 5. 1987; Praha, 25. 10. 1988.

3 Analýza ideologicky orientovaných názvů stanic

Protože byl Sovětský svaz obecně přijímán jako vzor pro ostatní socialistické země, byly zařazeny do této kapitoly primárně názvy stanic pražského metra, jež propagovaly významné osobnosti a období předrevolučního Ruska i Sovětského svazu, propagovaly sovětské realie (Leninova, Moskevská, I. P. Pavlova, Kosmonautů), nebo názvy stanic s odkazem na společný boj československých a sovětských jednotek ve 2. světové válce (Dukelská, Sokolovská).

Sekundárně byly do práce zahrnuty i názvy stanic metra, které svým názvem propagovaly hodnoty socialismu a s ním souvisejících pojmů, nebo popularizovaly osobnosti a třídy ve společnosti, které se podle politického režimu na budování socialistického státu a šíření myšlenek komunismu podílely (Náměstí Míru, Švermova, Fučíkova, Gottwaldova, Mládežnická, Primátora Vacka, Budovatelů, Družby). Jejich vztah k Sovětskému svazu není sice přímý, přesto se opírá o myšlenky propagandy Sovětského svazu. Dokonce názvy stanic pražského metra byly zaváděny podle sovětského vzoru. Především bylo pražskému metru dáváno za vzor metro moskevské.

Terciálně by bylo možné zařadit i stanice související s husitským hnutím (stanice Želivského a Jiřího z Poděbrad). Jejich vztah k Sovětskému svazu a jeho propagandě je však nepatrný, a proto názvy těchto stanic nebyly do této kapitoly zařazeny. Z téhož důvodu nebyly zařazeny ani stanice s vlasteneckými názvy Náměstí Republiky, Pražského povstání aj.

Byť by se na první pohled mohlo zdát, že názvy stanic pražského metra se zabývaly Dopravní podniky hlavního města Prahy, nebylo tomu tak. Tuto činnost měl na starosti Městský výbor KSČ v Praze.⁵²

Kapitola obsahuje mimo jiné i umělecká díla. Jejich vztah je totiž často úzce svázán s názvem stanice nebo se opírá o myšlenky propagandy Sovětského svazu. Proto byly zařazeny do práce i stanice Hradčanská, Staroměstská a Hlavní nádraží. Kladen důraz je i na dopad názvosloví stanic na orientaci cestujících v pražském metru. Nevhodným užitím názvu stanice totiž docházelo k situaci, kdy název stanice neměl žádnou vazbu na okolí, nebo dokonce stejnojmenná ulice, náměstí, budova či komplex budov se nacházel v jiné části Prahy. To se samozřejmě mohlo odrazit na ztrátě orientace pasažérů pražského metra, neboť orientace je v jeho uzavřeném prostoru komplikovaná.

⁵² Fojtík, P.: Původ názvů stanic pražského metra, Praha 2016, neuveřejněný dokument archivu DPP, s. 1.

Jelikož se tato kapitola zabývá problematikou ideologie a propagandy, je potřeba tyto pojmy vymežit: „Slovem ideologie nazýváme uzavřený systém přesvědčení a pojmů, které ve společnosti slouží k prosazování a ospravedlňování mocenských zájmů.“⁵³ „Slovem propaganda rozumíme působení na veřejnost s cílem zvýšit informovanost a způsobit změnu chování adresátů.“⁵⁴

3.1 Trasa A

Stanice Leninova

Stanice Leninova, nynějším názvem Dejvická, byla otevřena roku 1978 na trase linky A. Jedná se o mělce založenou hloubenou stanici s ostrovním nástupištěm.⁵⁵

Pojmenování této stanice vycházelo z přilehlé ulice Leninova (dnes Evropská), která nesla tento název od roku 1967. Stalo se tak na počest 50. výročí Říjnové revoluce. Svůj název odvozuje od Vladimíra Iljiče Lenina, jehož socha byla postavena na náměstí Říjnové revoluce (dnes Vítězné náměstí) v blízkosti východů ze stanice ještě před realizací metra.⁵⁶ Ve stanici se nachází (dnes skrytý) bronzový reliéf V. I. Lenina připomínající jeho pobyt v Praze. V obou vestibulech této stanice jsou také umístěny kamenné mozaiky Plameny revoluce. Na povrchu také kdysi stál i prstenec z litinových tybinků (viz Přílohy č. 151 – 155).

Ulice Evropská nesla mezi lety 1946-1962 název Žukovova, následně došlo k jejímu rozdělení a vzniku ulic Na Červeném vrchu a Velvarská. Spojena byla znovu až roku 1967 a přejmenována na Leninovu. Název Evropská nese od roku 1991.⁵⁷

Oproti tomu Vítězné náměstí neslo mezi lety 1946-1952 název náměstí dr. Edvarda Beneše a v roce 1952 bylo náměstí přejmenováno na náměstí Říjnové revoluce. Současný název nese náměstí od roku 1990.⁵⁸

Stanice Hradčanská

⁵³ Jandourek, J.: Sociologický slovník, Praha 2001, s. 105.

⁵⁴ Jandourek, J.: cit. dílo, s. 196.

⁵⁵ Fojtík, P.: cit. dílo, s. 3.

⁵⁶ Fojtík, P.: cit. dílo, s. 3.

⁵⁷ Lašťovka, M. a kol.: Pražský uličník 1. díl, Praha 1997, s. 167 – 168.

⁵⁸ Lašťovka, M. a kol.: Pražský uličník 2. díl, Praha 1998, s. 407 - 408.

Stanice Hradčanská byla otevřena roku 1978 na trase linky A. Jedná se o hluboce založenou raženou stanici rozdělenou pilíři na tři lodě s ostrovním nástupištěm. Její projektový název Obránců Míru se neužil z důvodu podobnosti v názvu jiné stanice metra Náměstí Míru.⁵⁹

Stanice Staroměstská

Stanice Staroměstská byla otevřena roku 1978 na trase linky A. Jedná se o hluboce založenou raženou stanici rozdělenou pilíři na tři lodě s ostrovním nástupištěm. V této stanici se nachází mozaika, která oslavuje události v roce 1948⁶⁰ (viz Příloha č. 156).

Stanice Náměstí Míru

Stanice Náměstí Míru byla otevřena roku 1978 na trase linky A. Jedná se o hluboce založenou raženou stanici rozdělenou pilíři na tři lodě s ostrovním nástupištěm.

Své pojmenování nese stanice dodnes. Název Náměstí Míru vyhověl hned dvěma požadavkům. Zaprvé naplnil politický a ideologický cíl, neboť vybízel k celosvětovému míru. Zadruhé splnil požadavek pro snadnou orientaci osob v podzemí díky stejnojmennému náměstí na povrchu, které své pojmenování nese od roku 1948. Pojmenování náměstí tak navázalo na roky 1926-1933, kdy se náměstí nazývalo Mírové náměstí.⁶¹ Název odkazoval na mírové uspořádání Evropy po 1. světové válce, v jehož důsledku vznikl samostatný Československý stát.⁶²

Požadavkem Městského výboru KSČ v Praze pro výtvarné umění v této stanici byl „radostný život v míru“. Nakonec však došlo k vystavení pouze jednoho uměleckého díla na povrchu Náměstí Míru, sochy s názvem Dívka s holubicí⁶³ (viz Příloha č. 157).

3.2 Trasa B

Stanice Dukelská

Stanice Dukelská, nynějším názvem Nové Butovice, byla otevřena roku 1988 na trase linky B. Jedná se o mělce založenou hloubenou stanici s ostrovním nástupištěm.

⁵⁹ Archiv hlavního města Prahy, Praha 1972, archivní jednotka č. 917, složka: i.i. 1266, bod 3.

⁶⁰ Archiv hlavního města Prahy, Praha 1972, archivní jednotka č. 967, složka: i.i. 1316, bod 4.

⁶¹ Fojtík, P.: cit. dílo, s. 4.

⁶² Laštovka, M. a kol.: cit. dílo, s. 574.

⁶³ Archiv hlavního města Prahy, Praha 1972, archivní jednotka č. 917, složka: i.i. 1266, bod 3.

Pojmenování stanice Dukelská mělo připomínat operaci, při které se měly spojit jednotky Slovenského národního povstání s divizemi Rudé armády proti Wehrmachtu za 2. světové války. V dobových dokumentech však zdůvodnění pro pojmenování stanice Dukelská není. Jedinou zmínku lze nalézt v důvodové zprávě o výtvarném umění, ve které se uvádí, že: „V souladu s ideovým zaměřením hlavního výtvarného díla bude před západním vestibulem umístěna plastika, která bude symbolizovat myšlenku společného boje bratrských vojsk sovětských a československých na Dukle při osvobození Československa od fašismu“⁶⁴ (viz Příloha č. 178). Bohužel podobně jako u stanice Fučíkova mohl být i tento název matoucí, neboť ulice Dukelská se nacházela⁶⁵ (a dodnes nachází⁶⁶) na území severní části Vršovic.

Původně měla nést stanice název Vítězného února, který měl vystihovat vítězství pracujícího lidu v únoru 1948. V důvodové zprávě se však uvádí, že „...bude vhodnější název této stanice užít v oblasti Vysočan při dostavbě trasy B...“.⁶⁷

Stanice Švermova

Stanice Švermova, nynějším názvem Jinonice, byla otevřena roku 1988 na trase linky B. Jedná se o hluboce založenou raženou stanici rozdělenou pilíři na tři lodě s ostrovním nástupištěm.

Pojmenování stanice Švermova mělo připomínat komunistického novináře Jana Švermu. V té době se poblíž stanice nacházela továrna Motorlet-závody Jana Švermy.⁶⁸ V této stanici bylo vystaveno jediné umělecké dílo – reliéf Jana Švermy. Tento reliéf si lze prohlédnout v příloze č. 179.

I zde mohl být název poněkud matoucí, neboť dnešní Štefáníkův most spojující Staré a Nové město byl pojmenován mezi lety 1947-1997 Švermův most.⁶⁹ Švermova ulice v době otevření neexistovala.⁷⁰

Stanice Moskevská

⁶⁴ Fojtík, P.: cit. dílo, s. 5; Archiv hlavního města Prahy, Praha 1985, archivní jednotka č. 1170, složka: i.i. 1519, bod 3; Archiv hlavního města Prahy, Praha 1986, archivní jednotka č. 1192, složka: i.i. 1541, bod 7.

⁶⁵ Laštovka, M. a kol.: cit. dílo, s. 157-158.

⁶⁶ Dostupné online: <http://www.geoportalpraha.cz/cs/mapy-online#.WB8XS3DhDIU>, zobrazeno: 6. 11. 2016.

⁶⁷ Archiv hlavního města Prahy, Praha 1985, archivní jednotka č. 1170, složka: i.i. 1519, bod 3.

⁶⁸ Archiv hlavního města Prahy, Praha 1985, archivní jednotka č. 1170, složka: i.i. 1519, bod 3.

⁶⁹ Laštovka, M. a kol.: cit. dílo, s. 244-245.

⁷⁰ Laštovka, M. a kol.: cit. dílo, s. 604.

Stanice Moskevská, nynějším názvem Anděl, byla otevřena roku 1985 na trase linky B. Jedná se o hluboce založenou raženou stanici rozdělenou pilíři na tři lodě s ostrovním nástupištěm.

Podle původních plánů z roku 1974 mělo být pojmenování stanice Anděl, později se začalo uvažovat i o názvu Lidická. Avšak protokol mezi ČSSR a SSSR ze 31. července 1981 rozhodl o přejmenování stanice na stanici Moskevská. Následně 14. dubna 1982 byla podepsána Dohoda o spolupráci při architektonické úpravě stanice metra v Praze a stanice metra v Moskvě – stanice Moskevská a Pražskaja. Z dokumentu vyplývá, že v Praze na stanici Moskevská pracovali sovětské odborníci z ústavů Metrogiprotrans Moskva a Mosmetrostroj Moskva, a naopak v Moskvě pracovali na stanici Pražskaja čeští odborníci z ústavů Metroprojekt Praha a Metrostav Praha.⁷¹ Přesto bylo zapotřebí dodržet na obou stanicích určité parametry stavby, a proto na obou stranách vznikly internacionální brigády.

Na stanici Moskevská pracovalo přes 500 sovětských odborníků. Návrh stanice vychází z návrhu Ing. Lva Nikolajeviče Popova. V jeho práci mu však pomáhaly i české architektky Ing. Eva Břusková a Ing. Marie Davidová.

Z dobového tisku lze také dohledat některá jména a funkce sovětských občanů. Například lze jmenovat stavbyvedoucího Michaila Ďomina, architekta a projektanta Vladimira Jefimova, brigádyra obkladačů Jevgenija Martynova, obkladače Jurije Korotkina a dále Ivana Grigorjenka a Jurije Chabarova, kteří pravděpodobně také vykonávali obkladačské práce. A právě tato šestice pracovala ve stanici Moskevská až do poslední chvíle, a proto se také účastnila předávání slavnostního otevření stanice 2. listopadu 1985.⁷²

V průběhu stavby byla stanice Moskevská navštívena mnohými zástupci SSSR. Můžeme jmenovat např. předsedu výboru SSSR pro hospodářskou spolupráci se zahraničím J. P. Rjabova, velvyslance SSSR A. P. Botvina a jeho nástupce V. K. Monachova, tajemníky Městského výboru Komunistické strany Sovětského svazu v Moskvě I. N. Ponomarjova a L. Borisova.⁷³

Stanice se dodnes honosí velkolepou výzdobou, bylo v ní také vystaveno nejvíce uměleckých děl v dějinách pražského metra. Jde o pamětní nápis „Moskva Praha“, dnes již

⁷¹ Archiv hlavního města Prahy, Praha 1981, archivní jednotka č. 1277, složka: i.č. 3013, bod 3.

⁷² Dostupné online: <https://www.youtube.com/watch?v=9dinAfHLNMs>, min. 4-5., zobrazeno: 14. 3. 2017; Večerní Praha, MALÝ KOUSEK MOSKVVY, Praha 16. 1. 1985.

⁷³ Škorpil, J.: Pražské metro 85: Stavba československo-sovětské spolupráce, Praha 1985, s. 115-118.

neexistující mozaiku Moskvy, a dokonce o osm reliéfů přímo ve stěnách trasy metra, které podle důvodové zprávy symbolizují boj za mír. Důvodová zpráva uvádí, že: „...výtvarné řešení symbolizuje historické a revoluční tradice Moskvy.“⁷⁴ Ve stanici je použit mramor, typický právě pro moskevské metro. Jeho hlavní loď je obložena převážně bílým mramorem, na tunelové stěně převládá červený mramor. Dlažba stanice se vyznačuje červenými mramorovými čtverci, do nichž je zasazen menší, bílý mramorový čtverec. Prostor mezi jednotlivými červenými čtverci vyplňuje opět bílý mramor. Obkladový materiál byl přivezen ze Sovětského svazu z oblasti Zabajkalí a Uralu⁷⁵ (viz Přílohy č. 164 – 177). Kromě názvu a uměleckých děl odkazoval na SSSR i snack bar ruských specialit u východu ze severního vestibulu.

Pojmenovat stanici Moskevská však lze považovat za nešťastné, neboť stejnojmenná ulice se nacházela od roku 1947⁷⁶ (a stále nachází) nikoli na území Smíchova, nýbrž na území Vršovic.

Stanice Sokolovská

Stanice Sokolovská, nynějším názvem Florenc, leží na křížení tras linek B a C. Stanice Florenc-C byla otevřena roku 1974. Jedná se o mělce založenou hloubenou stanici s ostrovním nástupištěm. Stanice Florenc-B byla otevřena v roce 1985 a na rozdíl od stanice Florenc-C, jde o hluboce založenou stanici rozdělenou sloupy do tří lodí. Jedinou shodu lze naléznout v ostrovním nástupišti.

Městský výbor KSČ v Praze se na svém 45. zasedání rozhodl pojmenovat tuto stanici „podle názvu hlavní třídy v Karlíně, vyjadřujícího společný boj čs. a sovětských jednotek za Velké vlastenecké války“.⁷⁷ Ulice Sokolovská nese svůj název od roku 1948,⁷⁸ a to právě na památku této bitvy v roce 1943 u ukrajinského města Sokolovo.⁷⁹

Ve stanici se nachází mozaika bitvy u Sokolova (viz Příloha č. 147). Často se lze setkat i s mylnou interpretací plastiky Mostaři, která se nachází u výstupu z této stanice u Autobusového nádraží Praha Florenc, ta však s výstavbou metra nesouvisí.

⁷⁴ Archiv hlavního města Prahy, Praha 1985, archivní jednotka č. 1170, složka: i.i. 1519.

⁷⁵ Bartík, P. a kol.: Nová velká kniha družby, Praha 1987, s. 66.

⁷⁶ Laštovka, M. a kol.: cit. dílo, s. 468.

⁷⁷ Archiv hlavního města Prahy, Praha 1972, archivní jednotka č. 863/b, složka: i.i. 1212, bod 9.

⁷⁸ Čarek, J. – Hlavsa, V. – Janáček, J. – Lím, V.: Ulicemi města Prahy, Praha 1958, s. 353.

⁷⁹ Fojtík, P.: cit. dílo, s. 10.

3.3 Trasa C

Stanice Fučíkova

Stanice Fučíkova, nynějším názvem Nádraží Holešovice, byla otevřena roku 1984 na trase linky C. Jedná se o mělce založenou hloubenou stanicí s ostrovním nástupištěm.

V dobových zprávách lze zjistit, že důvodem pro pojmenování stanice po Fučíkovi byl nedaleký Park kultury a oddechu Julia Fučíka⁸⁰ (dále jen PKOJF). O přejmenování z předchozího názvu Výstaviště na PKOJF bylo rozhodnuto usnesením rady Ústředního národního výbor hlavního města Prahy 20. října 1953. Parky kultury byly zřizovány na základě usnesení vlády Československé republiky z listopadu 1952 po vzoru Sovětského svazu.⁸¹

V prvotní důvodové zprávě pro název stanice Fučíkova se uvádí kromě blízkosti PKOJF i jiný důvod, totiž: „...projev úcty a uznání našemu národnímu hrdinovi i všem bojovníkům proti fašismu a komunistickým novinářům.“ Původní idea názvu stanice „Vrbenského, jakožto ... zasloužilého bojovníka dělnického hnutí, jednoho z nejbližších spolupracovníků Klementa Gottwalda“, byl zamítnut.⁸² Ve stanici je dodnes k vidění reliéf Julia Fučíka (viz Příloha č. 163).

Přes blízkost PKOJF svým polohovým umístěním mohla stanice cestující mást, neboť tehdejší ulice Fučíkova se nacházela mezi lety 1949-1991 na území Prahy 9.⁸³

Stanice Hlavní nádraží

Stanice Hlavní nádraží byla otevřena roku 1974 na trase linky C. Jedná se o mělce založenou hloubenou stanicí rozdělenou sloupy a bočními nástupišti.

V rámci jednání o stanicích metra bylo v roce 1976 rozhodnuto o znovuumístění plastiky Sbratření od akademického sochaře Pokorného v prostoru Vrchlických sadů. Toto sousoší zde stálo od roku 1960, avšak z důvodu stavby provozního úseku I.C bylo přemístěno.

⁸⁰ Dnes: Výstaviště Praha Holešovice.

⁸¹ Dostupné online: <http://www.ahmp.cz/page/docs/AP-135-kultura-NVP.pdf>, s. 15, zobrazeno: 16. 1. 2017.

⁸² Archiv hlavního města Prahy, Praha 1982, archivní jednotka č. 1023, složka: i.i. 1372, bod 3; Archiv hlavního města Prahy, Praha 1978, archivní jednotka č. 1147a, složka: i.č. 2877, bod 8.

⁸³ Laštovka, M. a kol.: cit. dílo, s. 351.

Cílem této plastiky je připomínat osvobození Československa Rudou armádou⁸⁴ (viz Příloha č. 148).

Stanice I. P. Pavlova

Stanice I. P. Pavlova byla otevřena roku 1974 na trase linky C. Jedná se o mělce založenou hloubenou stanicí rozdělenou sloupy a ostrovním nástupištěm.

Městský výbor KSČ v Praze se rozhodl na svém 45. zasedání pojmenovat stanicí po přilehlém náměstí I. P. Pavlova⁸⁵, které nese svůj název od roku 1952. Jeho název byl odvozen od významného fyziologa Ivana Petroviče Pavlova. Mezi lety 1948 a 1952 bylo náměstí pojmenováno Říjnové revoluce. Tento název přijalo po roce 1952 dnešní Vítězné náměstí.⁸⁶ Ačkoli byl název náměstí pozměněn, odkaz k Sovětskému svazu, respektive předrevolučnímu Rusku, se zachoval, a náměstí nese svůj název dodnes.⁸⁷ Změna názvu se nedotkla ani stanice metra a zůstala tak jedinou stanicí pražského metra odkazující na areál východní Evropy.⁸⁸ Ideologická umělecká díla ve stanici nevznikla. Ulice s názvem I. P. Pavlova nebo podobným názvem v Praze neexistovala.

Stanice Gottwaldova

Stanice Gottwaldova, nynějším názvem Vyšehrad, byla otevřena v roce 1974. Jedná se o povrchovou stanicí rozdělenou sloupy s bočními nástupišti.

Svým názvem odkazovala na komunistického politika Klementa Gottwalda, který mezi lety 1948-1953 zastával post prezidenta Československé republiky. Pojmenování stanice Gottwaldova však sledovalo i polohové umístění stanice, neboť svůj název odvodila od Mostu Klementa Gottwalda (dnešní Nuselský most).⁸⁹

Rozhodnutí o pojmenování mostu po Klementu Gottwaldovi bylo usneseno na 45. zasedání předsednictva Městského výboru KSČ v Praze. Městský výbor v Praze rozhodl, že název je „politicky správný“ z následujících důvodů:

„1. V našem hlavním městě je rozhodující část mostů pojmenována po představitelích národního i kulturního života“

⁸⁴ Archiv hlavního města Prahy, Praha 1972, archivní jednotka č. 945, složka: i.i. 1294, bod 4.

⁸⁵ Archiv hlavního města Prahy, Praha 1972, archivní jednotka č. 863/b, složka: i.i. 1212, bod 9.

⁸⁶ Čarek, J. – Hlavsa, V. – Janáček, J. – Lím, V.: cit. dílo, s. 64.

⁸⁷ Dostupné online: <http://www.geoportalpaha.cz/cs/mapy-online#.WOuAvBjyre1>, zobrazeno: 10. 4. 2017.

⁸⁸ Fojtík, P.: cit. dílo, s. 10.

⁸⁹ Fojtík, P.: cit. dílo, s. 10.

„2. Význam, technické řešení i vyjádření socialistické epochy, v níž je most budován vyžadují, aby byl pojmenován po významném představiteli našeho i mezinárodního dělnického hnutí.“

Bylo rozhodnuto také vytvořit plastiky ve stanici Gottwaldova s ideovým námětem ze života Klementa Gottwalda⁹⁰ (viz Přílohy č. 149 a 150).

Název Gottwaldovo již však neslo nábreží v roce 1946 na Novém městě a svůj název neslo až do roku 1990. Nově je ulice nazývána Masarykovo nábreží.⁹¹

Stanice Mládežnická

Stanice Mládežnická, nynějším názvem Pankrác, byla otevřena roku 1974 na trase linky C.⁹² Jedná se o mělce založenou hloubenou stanicí rozdělenou sloupy a ostrovním nástupištěm.

Ze zápisu 45. zasedání předsednictva Městského výboru KSČ v Praze se lze dočíst, že: „název vyjadřuje podíl mládeže a prvních brigád SSM (Socialistický svaz mládeže⁹³) na výstavbě metra.“⁹⁴ Tyto brigády mládeže pracovaly především na úseku Kačerov – Budějovická.⁹⁵

V roce 1976 se jednalo o umístění mozaiky mládeže, nakonec se však rozhodlo, že dílo ve stanici nevznikne. Ideologická umělecká díla výtvarného umění tak ve stanici nebyla instalována.⁹⁶

Název Mládežnická nebyl ani zde geograficky vhodný, neboť ulice Mládeže existovala v Břevnově od roku 1947. Další zmatek mohl vyvolat i název nově vzniklé ulice Mládežnická roku 1978 v Záběhlicích.⁹⁷

Stanice Primátora Vacka

⁹⁰ Archiv hlavního města Prahy, Praha 1972, archivní jednotka č. 863/b, složka: i.i. 1212, bod 10; Archiv DPP, Praha 1974, archivní jednotka: Metro informační systém, architektonické zásady, složka: Umělecká díla I.C.

⁹¹ Laštovka, M. a kol.: cit. dílo, s. 443 – 444.

⁹² Fojtík, P.: cit. dílo, s. 10.

⁹³ Poznámka autora.

⁹⁴ Archiv hlavního města Prahy, Praha 1972, archivní jednotka č. 863/b, složka: i.i. 1212, bod 9.

⁹⁵ Archiv hlavního města Prahy, Praha 1972, archivní jednotka č. 848/a, složka: i.i. 1197, bod 4.

⁹⁶ Archiv hlavního města Prahy, Praha 1972, archivní jednotka č. 945, složka: i.i. 1294, bod 4.

⁹⁷ Laštovka, M. a kol.: cit. dílo, s. 462.

Stanice Primátora Vacka, nynějším názvem Roztyly, byla otevřena roku 1980 na trase linky C. Jedná se o mělce založenou hloubenou stanici s ostrovním nástupištěm.

Svým pojmenováním odkazuje stanice na Václava Vacka, komunistického politika a pražského primátora v letech 1945 a 1946-1954.⁹⁸ Důvodová zpráva pro pojmenování této stanice pouze uvádí, že namísto původního názvu Krčský les, se tato stanice bude nazývat Primátora Vacka.⁹⁹

Paradoxně se odůvodnění objevuje ve zprávě o ideovém zaměření uměleckých děl na stavbě trasy II.C, která vydává toto doporučení: „Ideový námět na výtvarnou výzdobu by se měl zaměřit k osobnosti revolučního primátora dr. Václava Vacka, zakládajícího člena KSČ a jeho vůdčí činnosti v boji za práva dělnické třídy.“¹⁰⁰ Následně bylo rozhodnuto o vytvoření busty tohoto bývalého pražského primátora ve vestibulu stanice (viz Příloha č. 158). Ulice Primátora Vacka v Praze nevznikla.¹⁰¹

Stanice Budovatelů

Stanice Budovatelů, nynějším názvem Chodov, byla otevřena roku 1980 na trase linky C.¹⁰² Jedná se o mělce založenou hloubenou stanici s ostrovním nástupištěm.

Pojmenování stanice Budovatelů bylo zdůvodněno takto: „Vzhledem k tomu, že Jižní město je největším sídlištěm dosud na území města budovaným, na jehož budování se podílí mnoho organizací a lidí různých profesí, zdá se název „Budovatelů“ být výstižnější.“¹⁰³ V blízkosti stanice se nachází socha Budovatele (viz Příloha č. 159).

Nedaleko stanice metra vznikla i ulice Budovatelů, která taktéž měla odkazovat na budovatele Jižního Města.¹⁰⁴

Stanice Družby

⁹⁸ Fojtík, P.: cit. dílo, s. 11.

⁹⁹ Archiv hlavního města Prahy, Praha 1972, archivní jednotka č. 919, složka: i.i. 1268, bod 4.

¹⁰⁰ Archiv hlavního města Prahy, Praha 1972, archivní jednotka č. 926/a, složka: i.i. 1275, bod 3.

¹⁰¹ Lašťovka, M. a kol.: cit. dílo, s. 586.

¹⁰² Fojtík, P.: cit. dílo, s. 11.

¹⁰³ Archiv hlavního města Prahy, Praha 1972, archivní jednotka č. 917, složka: i.i. 1266, bod 3.

¹⁰⁴ Lašťovka, M. a kol.: cit. dílo, s. 314.

Stanice Družby, nynějším názvem Opatov, byla otevřena roku 1980 na trase linky C.¹⁰⁵ Jedná se o mělce založenou hloubenou stanicí s ostrovním nástupištěm.

Její navrhovaný název Československo-sovětského přátelství, který odkazoval na stejnojmennou třídu, ležící v blízkosti této stanice, se neužil, neboť byl podle zdůvodnění Městského výboru KSČ „příliš dlouhý a pro metro nepraktický. Proto bylo vybráno jiné, kratší pojmenování, tedy Družby.“¹⁰⁶ Důvodová zpráva také vysvětluje, že název Družby „...je vyjádření dynamiky a revolučnosti socialismu, umocněné motivem internacionální spolupráce – družby národů ČSSR a SSSR.“¹⁰⁷

Podobný název neslo náměstí s názvem náměstí Družby v Dejvicích a Bubenči mezi lety 1958-1990, což mohlo být pro cestující matoucí.¹⁰⁸ Ulice Družby v Praze nevznikla.¹⁰⁹ Ve stanici žádná ideologická díla instalována nebyla.

Stanice Kosmonautů

Stanice Kosmonautů, nynějším názvem Háje, byla otevřena roku 1980 na trase linky C. Jedná se o mělce založenou hloubenou stanicí s ostrovním nástupištěm.

Důvod dřívějšího pojmenování stanice se lze dočíst pouze ve zprávě o výtvarném zpracování stanice, která uvádí, že: „Ideová náplň vychází ze samotného názvu stanice – Kosmonautů. Ideová náplň se opírá o motivy různorodosti práce k vědecké, až k práci ve vesmíru. Tato nejširší paleta různých druhů práce, nejvyšší forma dělby, směřující k jednotnému cíli – pronikání do kosmu – je současně oslavou práce jako takové i oslavou uskutečňování dávných tužeb lidstva – poznání vesmíru a významného podílu sovětských kosmonautů v této oblasti.“¹¹⁰

Ve stanici byla vystavena následující umělecká díla: mozaika kosmonautů, sousoší kosmonautů, větrací šachta v podobě rakety i pamětní deska, připomínající jejich let do vesmíru¹¹¹ (viz Přílohy č. 160, 161 a 162).

¹⁰⁵ Fojtík, P.: cit. dílo, s. 11.

¹⁰⁶ Archiv hlavního města Prahy, Praha 1972, archivní jednotka č. 919, složka: i.i. 1268, bod 4.

¹⁰⁷ Archiv hlavního města Prahy, Praha 1972, archivní jednotka č. 995, složka: i.i. 1344, bod 3.

¹⁰⁸ Lašťovka, M. a kol.: cit. dílo, s. 273-275.

¹⁰⁹ Lašťovka, M. a kol.: cit. dílo, s. 532.

¹¹⁰ Archiv hlavního města Prahy, Praha 1972, archivní jednotka č. 917, složka: i.i. 1266, bod 3.

¹¹¹ Archiv hlavního města Prahy, Praha 1972, archivní jednotka č. 917, složka: i.i. 1266, bod 3.

V návaznosti na název blízké stanice bylo přejmenováno v roce 1978 i nedaleké náměstí na náměstí Kosmonautů a vznikla ulice Kosmická.¹¹²

Většina ideologických názvů stanic pražského metra byla po událostech v roce 1989 přejmenována. Zda-li změna názvů byl správný krok, je však krajně subjektivní záležitostí.

Osobně se domnívám, že změna pojmenování byla správná, neboť by názvy stanic s vazbou na socialismus a propagandu Sovětského svazu nebyly v souladu se současným politickým směřováním ČR, především mám na mysli stanice Gottwaldova, Leninova, Primátora Vacka, Fučíkova a Švermova. Zároveň bych však ponechal názvy Náměstí Míru, I. P. Pavlova, Dukelská, Kosmonautů a Moskevská, kde tato vazba není veliká a zároveň se v okolí nenachází vžitý název oblasti nebo vžitý název ulice, náměstí, budovy či komplexu budov, který by těmto názvům kontrastoval.

V případě stanice Moskevské bych ovšem pozměnil název stejnojmenné ulice na Praze 10. Vzhledem ke vžitým názvům oblastí bylo dle mého názoru správné pozměnit i názvy stanic Mládežnická, Budovatelů, Družby a mnoho diskutované stanice Sokolovské. Na druhou stranu se domnívám, že v případě stanice Želivského by bylo, vzhledem k okolní zástavbě, vhodnější zvolit název Nemocnice Vinohrady.

¹¹² Lašťovka, M. a kol.: cit. dílo, s. 573.

4 Ideologie ve stanicích metra bývalého Sovětského svazu

4.1 Metro v Ruské federaci

Moskevské metro

Moskevské metro bylo budováno od roku 1932. Poprvé se veřejnosti otevřelo 16. března 1935. Na jeho výstavbě se mimo jiné podílel i československý novinář Julius Fučík.¹¹³ Boris Groys popisuje stavbu moskevského metra takto: „Stavba moskevského metra byla velická událost, stavba byla dokumentována v novinách, spisovatelé navštěvovali stavbu a psali dramata, točily se filmy, malovaly se obrazy, konaly se výstavy.“¹¹⁴ „Dílo Stalina a Kaganoviče ve skutečnosti vytvářelo jediné oficiálně přístupné dílo – socialismus.“¹¹⁵

Michailem Ryklinem je přirovnávána stavba moskevského metra k chrámu, svatému místu, neboť tyto prostory spojují společnost v jednotu a zobrazují ideál. Rozdíl vidí pouze v realizaci umění, a to v estetice moskevského metra podřízenému diktátu socialistického realismu.¹¹⁶

Při důkladnějším srovnání moskevského metra s chrámem lze skutečně nalézt shodné prvky, a to především v jejich monumentálnosti. Člověk, který vstoupil do těchto prostor, měl být fascinován a ohromen velkolepou výzdobou, která jedince vybízela k pokoře. V případě chrámu je pokora projevována Bohu, v případě moskevského metra je pokora projevována technické vyspělosti společnosti a moci Sovětského svazu. Tendence velkolepé výzdoby se zachovala i po rozpadu Sovětského svazu v moskevském metru, to dokazuje např. stanice Troparjovo.

Dnes má moskevské metro 243 stanic na 15 linkách (počítaje i monorail a Moskevský centrální okruh). V průměru denně přepraví více než 7 milionů cestujících.¹¹⁷ Podle oficiálních internetových stránek moskevského metra to je nejvíce na světě.¹¹⁸

¹¹³ Rudé právo, Moskevské metro, Praha 1. května 1935; Svět Socialismu, Vlaky do stanice přátelství, Praha 5. 11. 1980.

¹¹⁴ Kandrašina, J. a kol.: Московское метро, Moskva 2013, s. 598, překlad autora.

¹¹⁵ Groys, B.: Gesamtkunstwerk Stalin, Praha 2010, s. 58.

¹¹⁶ Naiman, E. – Dobrenko, J. a kol.: The Landscape of Stalinism, Seattle 2003, s. 261 – 276; Livers, A.: Constructing the Stalinist body, Lanham 2009, s. 172.

¹¹⁷ Dostupné online: <http://www.mosmetro.ru/about/>, <https://www.chinanews.com/sh/2017/01-20/8130230.shtml>, zobrazeno: 6. 4. 2017; Troizkaja, S.: Die Moskauer Metro „L. M. Kachanowitsch“, Moskva 1954, s. 3 – 6; Kandrašina, J. a kol.: cit. dílo, s. 116 -132, 150.

¹¹⁸ Podle neoficiálních zdrojů je již na prvním místě Peking s denní průměrnou přepravou 9,9 milionů cestujících.

Vybrané názvy stanic moskevského metra, které odkazují na socialismus

Názvy stanic, které se vztahují k významným osobnostem předrevolučního Ruska/Sovětského svazu:

Leninskije Gory (dnes: Vorobjovy Gory), Leninskij Prospekt, Ploščad' Iljiča, Park kultury imeni Gorkogo (dnes: Park kultury), Zavod imeni Stalina (dnes: Avtozavodskaja), Leninovo (dnes: Caricino), Dzeržinskaja (dnes: Lubjanka), Prospekt Marksa (dnes: Ochotnyj rjad), Kalininskaja, (dnes: Alexandrovskij sad).

Názvy stanic odkazující k politickým, sociálním a vojenským uskupením předrevolučního Ruska/Sovětského svazu:

Marksistskaja, Proletarskaja, Komsomolskaja, Pioněrskaja, Dvorec Sovětov (dnes: Kropotkinskaja), Krasnogvardějskaja.

Názvy stanic odkazující k revolučním událostem:

Ploščad' revolucii, Okt'jabrskaja, Okt'jabrskoje pole.¹¹⁹

Podle nedoložených zpráv existuje v Moskvě i tajné metro tzv. metro 2, které by mělo v případě potřeby ochránit především politické a vojenské představitele. Podle těchto zpráv může mít tajné metro až čtyři linky.¹²⁰

V Moskevském metru také nalezneme stanici s názvem Pražskaja, která byla otevřena roku 1985 na Serpuchovsko-Timirjazevské trati a byla budována v rámci dohody mezi ČSSR a SSSR. (Více o tomto tématu, lze dohledat v podkapitole 3.2) Celá projektová dokumentace včetně výtvarného umění byla zpracována československými specialisty. Například lze jmenovat architekta Evžena Kyllara, hlavního specialistu pro architekturu DP Metroprojekt.¹²¹ Ve stanici byla vytvořena tato výtvarná díla: keramický reliéf „Pražské dominanty“, skleněná plastika „Mír“, bronzová socha „Budoucnost Prahy“, kamenné sousoší „Spolupráce a přátelství“ a tři pamětní desky připomínající českou stopu na této stanici (viz Přílohy č. 180 – 185). Ze zprávy rovněž vyplývá, že i použitý obkladový materiál stěn, tj. keramika, žulová dlažba i kovový obklad je typický právě pro pražské metro.¹²²

¹¹⁹ Dostupné online: <http://www.mosmetro.ru/metro-map/>, zobrazeno: 17. 3. 2017; Kandrašina, J. a kol.: cit. dílo, s. 767. Transkripce podle platných norem ČSN.

¹²⁰ Kandrašina, J. a kol.: cit. dílo, s. 698 – 700; Čapek, J.: Tajné metro v Moskvě, Praha 2002, Národní konzervační fond, s. 4 – 7.

¹²¹ Archiv hlavního města Prahy, Praha 1985, archivní jednotka č. 1190, složka: i.i. 1539, bod 11.

¹²² Archiv hlavního města Prahy, Praha 1982, archivní jednotka č. 1311, složka: i.č. 3047, bod 2.

Petrohradské metro

Petrohradské metro bylo budováno od roku 1941. K zahájení provozu došlo 15. března 1955. Dnes má petrohradské metro 67 stanic na 5 linkách. V průměru denně přepraví více než 2 miliony cestujících.¹²³

Vybrané názvy stanic petrohradského metra, které odkazují na socialismus

Názvy stanic, které se vztahují k významným osobnostem předrevolučního Ruska/Sovětského svazu:

Ploščad' Lenina, Kirovskij zavod, Leninskij prospekt.

Názvy stanic odkazující k politickým, sociálním a vojenským uskupením předrevolučního Ruska/Sovětského svazu:

Proletarskaja, Prospekt Bolševikov, Pioněrskaja.

Názvy stanic odkazující k revolučním událostem:

Ploščad' Vosstanija.¹²⁴

Nižněnovgorodské metro

Nižněnovgorodské metro bylo budováno od roku 1977. Poprvé se veřejnosti se otevřelo 20. listopadu 1985. Dnes má nižněnovgorodské metro 14 stanic na 2 linkách. V průměru denně přepraví více než 140 tisíc cestujících.¹²⁵

Vybrané názvy stanic nižněnovgorodského metra, které odkazují na socialismus

Názvy stanic, které se vztahují k významným osobnostem předrevolučního Ruska/Sovětského svazu:

Kirovskaja, Leninskaja.

Názvy stanic odkazující k politickým, sociálním a vojenským uskupením předrevolučního Ruska/Sovětského svazu:

Komsomolskaja, Proletarskaja.

¹²³ Dostupné online: <http://www.metro.spb.ru/historymetro.html>, <http://www.metro.spb.ru/information.html>, zobrazeno: 6. 4. 2017; autor neznámý: Ленинградский метрополитен имени В. И. Ленина, Москва 1957, s. 9; Křivánek, J. – Šmíd, Z. – Vítek, J.: Všechna metra světa, Praha 1986, s. 109.

¹²⁴ Dostupné online: <http://www.metro.spb.ru/map.html>, zobrazeno: 17. 3. 2017.

¹²⁵ Dostupné online: <http://metronn.ru/#about>, <http://metronn.ru/history/>, zobrazeno: 6. 4. 2017.

Názvy stanic odkazující k revolučním událostem:

Dvigatel' revoljucii.¹²⁶

Novosibirské metro

Novosibirské metro bylo budováno od roku 1980. K zahájení provozu došlo 7. ledna 1986. Dnes má novosibirské metro 13 stanic na 2 linkách. V průměru denně přepraví více než 200 tisíc cestujících.¹²⁷

Vybrané názvy stanic novosibirského metra, které odkazují na socialismus

Názvy stanic, které se vztahují k významným osobnostem předrevolučního Ruska/Sovětského svazu:

Ploščad' Marksa, Ploščad' Lenina.

Názvy stanic odkazující k revolučním událostem:

Oktjabrskaja.

Názvy stanic propagující ostatní sovětské reálie a hodnoty socialismu:

Krasnyj Prospekt.¹²⁸

Samarské metro

Samarské metro bylo budováno od roku 1980. Poprvé se veřejnosti otevřelo 26. prosince 1987. Dnes má samarské metro 10 stanic na 1 lince. V průměru denně přepraví více než 40 tisíc cestujících.¹²⁹

Vybrané názvy stanic samarského metra, které odkazují na socialismus

Názvy stanic, které se vztahují k významným osobnostem předrevolučního Ruska/Sovětského svazu:

Kirovskaja.

Názvy stanic propagující ostatní sovětské reálie a hodnoty socialismu:

¹²⁶ Dostupné online: <http://metronn.ru/#top>, zobrazeno: 17.3. 2017.

¹²⁷ Dostupné online: <http://www.nsk-metro.ru/index.php?event=page&history=true&zapros=true&name=16112016>, zobrazeno: 6. 4. 2017.

¹²⁸ Dostupné online: <http://www.nsk-metro.ru/index.php?event=menu&pname=Map>, zobrazeno: 17. 3. 2017.

¹²⁹ Dostupné online: <http://metrosamara.ru/about/history/>, zobrazeno: 6. 4. 2017.

Sovětskaja.¹³⁰

Kazaňské metro

Kazaňské metro bylo budováno od roku 1997. K zahájení provozu došlo 27. srpna 2005. Dnes má kazaňské metro 10 stanic na 1 lince. V průměru denně přepraví více než 80 tisíc cestujících.¹³¹

V minulosti bylo plánováno pojmenovat jednu ze stanic kazaňského metra Juliusa Fučika¹³² podle názvu přilehlé stejnojmenné ulice, která odkazuje na československého komunistického novináře. Z tohoto záměru sešlo. Po otevření této stanice by měla nést název Dubravnaja.

4.2 Metro v Bělorusku

Minské metro

Minské metro bylo budováno od roku 1977. Poprvé se veřejnosti otevřelo 30. června 1984. Dnes má minské metro 29 stanic na 2 linkách. V průměru denně přepraví více než 790 tisíc cestujících.¹³³

Vybrané názvy stanic minského metra, které odkazují na socialismus

Názvy stanic, které se vztahují k významným osobnostem předrevolučního Ruska/Sovětského svazu:

Ploščad' Lenina.

Názvy stanic odkazující k politickým, sociálním a vojenským uskupením předrevolučního Ruska/Sovětského svazu:

Proletarskaja.

Názvy stanic odkazující k revolučním událostem:

¹³⁰ Dostupné online: <http://metrosamara.ru/about/scheme/>, zobrazeno: 17. 3. 2017.

¹³¹ Dostupné online: <http://www.kazanmetro.ru/podzemnyi-transport/metro.html>, zobrazeno: 22. 4. 2017.

¹³² Dostupné online: <http://www.rosmetrostroy.ru/fuchika.htm>, zobrazeno 22. 4. 2017.

¹³³ Dostupné online: http://metropoliten.by/o_metropolitene/history_of_the_development/, http://metropoliten.by/o_metropolitene/metro_today/, zobrazeno: 6. 4. 2017; Křivánek, J. – Šmíd, Z. – Vítek J.: cit. dílo, s. 106.

Oktjabrskaja.¹³⁴

4.3 Metro na Ukrajině

Kyjevské metro

Kyjevské metro bylo budováno od roku 1949. K zahájení provozu došlo 6. listopadu 1960. Dnes má kyjevské metro 52 stanic na 3 linkách. V průměru denně přepraví více než 1,3 milionu cestujících.¹³⁵

Většina názvů stanic, které odkazovaly na socialismus, byly změněny v roce 1993.

Vybrané názvy stanic kyjevského metra, které odkazují na socialismus

Názvy stanic, které se vztahují k významným osobnostem předrevolučního Ruska/Sovětského svazu:

Leninska (dnes: Teatralna), Dzeržynska (dnes: Lybidska).

Názvy stanic odkazující k politickým, sociálním a vojenským uskupením předrevolučního Ruska/Sovětského svazu:

Zavod Bilšovyk (dnes: Šuljavska), Komsomolska (dnes: Černihivska), Pionerska (dnes: Lisova), Červonoarmijska (dnes: Palac "Ukrajina").

Názvy stanic odkazující k revolučním událostem:

Žovtneva (dnes: Berestejska), Plošča Žovtnevoji revoljuciji (dnes: Majdan Nezaležnosti).

Názvy stanic propagující ostatní sovětské reálie a hodnoty socialismu:

Červona plošča (dnes: Kontraktova plošča).¹³⁶

Charkovské metro

¹³⁴ Dostupné online: <http://metropoliten.by/sxema-linii/53/>, <http://metropoliten.by/sxema-linii/54/>, zobrazeno 17. 3. 2017.

¹³⁵ Dostupné online: <http://www.metro.kiev.ua/node/250>, <http://www.metro.kiev.ua/node/90>, zobrazeno: 6. 4. 2017; Křivánek, J. – Šmíd, Z. – Vítek J.: cit. dílo, s. 99 - 100.

¹³⁶ Zarembo, F.: Київський метрополітен, Kyjev 1980, s. 2, 7 – 83; Dostupné online: <http://www.metro.kiev.ua/node/101>, zobrazeno 6. 4. 2017.

Charkovské metro bylo budováno od roku 1968. Poprvé se veřejnosti otevřelo 23. srpna 1975. Dnes má charkovské metro 30 stanic na 3 linkách. V průměru denně přepraví více než 550 tisíc cestujících.¹³⁷

Většina názvů stanic, které odkazovaly na socialismus, byly změněny v roce 2016.

Vybrané názvy stanic charkovského metra, které odkazují na socialismus

Názvy stanic odkazující k politickým, sociálním a vojenským uskupením předrevolučního Ruska/Sovětského svazu:

Sovětskoj armii (dnes: Armejskaja), Proletarskaja (dnes: Industrialnaja).

Názvy stanic odkazující k revolučním událostem:

Ploščad' Vosstanija (dnes: Zaščitnikov Ukraïny).¹³⁸

Doněcké metro

Doněcké metro bylo budováno od roku 1993 a jeho stavba je v současnosti zastavena. Při dokončení metra se počítá s názvy odkazujícími na socialismus. Tento postup je dnes v postsovětském prostoru neobvyklý.

Vybrané názvy stanic doněckého metra, které budou při dokončení stavby odkazovat na socialismus

Názvy stanic, které se vztahují k významným osobnostem předrevolučního Ruska/Sovětského svazu:

Ploščad' Lenina.

Názvy stanic odkazující k politickým, sociálním a vojenským uskupením předrevolučního Ruska/Sovětského svazu:

Proletarskaja.

Názvy stanic odkazující k revolučním událostem:

¹³⁷ Dostupné online: <http://www.metro.kharkov.ua/ru/article/view/id/39/>, <http://www.metro.kharkov.ua/ru/article/view/id/40/>, zobrazeno: 6. 4. 2017; Křivánek, J. – Šmíd, Z. – Vítek J.: cit. dílo, s. 102 - 103.

¹³⁸ Ljubarskij, R.: Харківський метрополітен, Kyjev 1977, s. 2, 69 – 72; dostupné online: <http://www.metro.kharkov.ua/ru/map/index>, zobrazeno: 17. 3. 2017.

Okt'jabrskaja.¹³⁹

Jednotlivé státy (a města) se staví k názvům stanic metra, které souvisejí se socialismem, různě. V Rusku a Bělorusku se názvy stanic ve většině případů od rozpadu SSSR nezměnily a do roku 2016 byly tyto názvy zachovány i v ukrajinském Charkově. Nově zde ovšem stanice s vazbou na socialismus nevznikají. Oproti tomu v Kyjevě byly tyto názvy změněny v krátkém časovém horizontu od rozpadu SSSR. Opačný přístup je podle prozatímních plánů prosazován v Doněcku, kde nové stanice metra by měly nést názvy odkazující na socialismus.

¹³⁹ Viz Přílohy č. 186 a 187.

5 Závěr

Jedním ze dvou hlavních cílů bakalářské práce bylo zjištění vlivu SSSR na stavbu pražského metra. Sovětský svaz se podílel na výstavbě pražského metra velikou měrou. Právě na základě sovětské expertízy bylo rozhodnuto vybudovat v Praze namísto podpovrchové tramvaje metro. Do roku 1989 Sovětský svaz přispěl při stavbě 36 stanic pražského metra. Do pražského metra bylo dodáno Mytiščinským strojírenským závodem téměř 600 vagónů. Ze Sovětského svazu pocházely také pohyblivá schodiště, soubory traťových zabezpečovacích zařízení, strojní vybavení opravárenských dílen, turniketů i měniče mincí. Při stavbě pražského metra byly použity pro výztuhu sovětské litinové tybinky. Kromě materiální pomoci se Sovětský svaz podílel na výstavbě pražského metra také velkým počtem odborníků na stavbu v podzemí. Pražské metro tak získalo označení Stavba československo-sovětské spolupráce zcela oprávněně.

Druhým hlavním cílem bakalářské práce byla dokumentace odrazu ideologie československo-sovětského přátelství na stavbě pražského metra. Ta se projevovala především v názvech stanic odkazujících na spolupráci mezi oběma zeměmi (Družba, Kosmonautů, Moskevská, Sokolovská, Dukelská) nebo v názvech stanic odkazujících na významné osobnosti předrevolučního Ruska a SSSR (I. P. Pavlova, Leninova). Po vzoru Sovětského svazu byly pojmenovány stanice, jejichž název odkazuje na socialismus (Gottwaldova, Primátora Vacka, Švermova, Fučíkova, Mládežnická, Budovatelů, Náměstí Míru).

Sovětské metro (především moskevské) bylo totiž pražskému metru dáváno za vzor. A právě velký počet stanic s ideologickými názvy vztahujícími se k socialismu pro Sovětský svaz byl (a v některých nástupnických státech SSSR stále je) příznačný. Zneužití názvů stanic metra k ideologii bylo zřejmě způsobeno i vnímáním metra jako symbolu vyspělosti státu, neboť stavba metra byla technologicky i investičně náročná.

6 Použitá literatura

Domácí literatura

- Křivánek, J. - Vítek, J.: Pražské metro, Praha 1987.
- Křivánek, J. – Šmíd, Z. – Vítek, J.: Všechna metra světa, Praha 1986.
- Fojtík, P. – Mara, R.: Encyklopedie pražské MHD – Pražské metro, Praha 2014.
- Fojtík, P.: Původ názvů stanic pražského metra, Praha 2016, neuveřejněný dokument archivu DPP.
- List, J.: Vladimír List: Život a dílo, Brno 1992.
- Pošusta, S. a kol.: Od koňky k metru, Praha 1975.
- Škorpil, J.: Pražské metro 78: Stavba československo-sovětské spolupráce, Praha 1978.
- Škorpil, J.: Pražské metro: čtvrtá dimenze velkoměsta, Praha 1990.
- Škorpil, J.: Pražské metro 85: Stavba československo-sovětské spolupráce, Praha 1985.
- Novák, J.: Stavíme pražské metro, Praha 1976.
- Čapek, J.: Tajné metro v Moskvě, Praha 2002.
- Mara, R. a kol.: Projekt R1, Praha 2008.
- Mara, R. – Prosický, D.: Elektrické vozy 81-71, Praha 2016.
- Bartík, P. a kol.: Nová velká kniha družby, Praha 1987.
- Jandourek, J.: Sociologický slovník, Praha 2001.
- Lašťovka, M. a kol.: Pražský uličník 1. díl, Praha 1997.
- Lašťovka, M. a kol.: Pražský uličník 2. díl, Praha 1998.
- Čarek, J. – Hlavsa, V. – Janáček, J. – Lím, V.: Ulicemi města Prahy, Praha 1958.

Zahraniční literatura

- Strom, M.: Metro-art in the Metro-polis, Paříž 1994.
- Naiman, E. – Dobrenko, J. a kol.: The Landscape of Stalinism, Seattle 2003.
- Livers, A.: Constructing the Stalinist body, Lanham 2009.
- Groys, B.: Gesamtkunstwerk Stalin, Praha 2010.
- Troizkaja, S.: Die Moskauer Metro „L. M. Kachanowitsch“, Moskva 1954.
- Kandrašina, J. a kol.: Московское метро, Moskva 2013.
- Autor neznámý: Лениниградский метрополитен имени В. И. Ленина, Moskva 1957.
- Zaremba, F.: Київський метрополітен, Kyjev 1980.
- Ljubarskij, R.: Харківський метрополітен, Kyjev 1977.

Novinové a časopisecké zdroje

- [nepodepsáno]. Pražské metro zahajuje, *Večerní Praha*, Praha 8. 5. 1974.
- [nepodepsáno]. Malý kousek Moskvy, *Večerní Praha*, Praha 16. 1. 1985.
- [nepodepsáno]. Společné dílo, *Rudé právo*, Praha 8. 5. 1974.
- [nepodepsáno]. Moskevské metro, *Rudé právo*, Praha 1. května 1935.
- [nepodepsáno]. Vlaky do stanice přátelství, *Svět Socialismu*, Praha 5. 11. 1980.
- [nepodepsáno]. Díky za pomoc při výstavbě metra, *Svobodné slovo*, Praha 8. 5. 1974.
- [nepodepsáno]. Stavba československo-sovětské spolupráce, *Průboj*, Praha 8. 5. 1974.

Internetové zdroje

- Archiv Pražského hradu, <http://www.prazskyhradarchiv.cz>, [zobrazeno: 22. 1. 2017].
- Česká tisková kancelář, <https://multimedia.ctk.cz>, [zobrazeno: 24. 4. 2017].
- Archiv hl. m. Prahy, <http://www.ahmp.cz>, [zobrazeno: 16. 1. 2017].
- Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, <http://www.geoportalpraha.cz>, [zobrazeno: 10. 4. 2017].
- China news service (čínská státní zpravodajská agentura), <https://www.chinanews.com>, [zobrazeno: 6. 4. 2017].
- Oficiální web moskevského metra, <http://www.mosmetro.ru>, [zobrazeno: 6. 4. 2017].
- Oficiální web petrohradského metra, <http://www.metro.spb.ru>, [zobrazeno: 6. 4. 2017].
- Oficiální web nižněnovgorodského metra, <http://metronn.ru>, [zobrazeno: 6. 4. 2017].
- Oficiální web novosibirského metra, <http://www.nsk-metro.ru>, [zobrazeno: 6. 4. 2017].
- Oficiální web samarského metra, <http://metrosamara.ru>, [zobrazeno: 6. 4. 2017].
- Oficiální web kazaňského metra, <http://www.kazanmetro.ru>, [zobrazeno: 22. 4. 2017].
- Autorský web o ruském metru, <http://www.rosmetrostroy.ru>, [zobrazeno: 22. 4. 2017].
- Oficiální web minského metra, <http://metropoliten.by>, [zobrazeno: 6. 4. 2017].
- Oficiální web kyjevského metra, <http://www.metro.kiev.ua>, [zobrazeno: 6. 4. 2017].
- Oficiální web charkovského metra, <http://www.metro.kharkov.ua>, [zobrazeno: 6. 4. 2017].

Kinematografické zdroje

- Česká televize: Zašlapané projekty – Pražské metro, Praha 2009.
- SPŠ dopravní v Praze: Pražské metro zahajuje I. díl, Praha 1982.
- SPŠ dopravní v Praze: Pražské metro zahajuje II. díl, Praha 1982.
- SPŠ dopravní v Praze: Pražské metro pokračuje, Praha 1984.

Televizní noviny, [reportáž]. Československá televize, 2. 11. 1985, 19:00.

Archivní a jiné zdroje

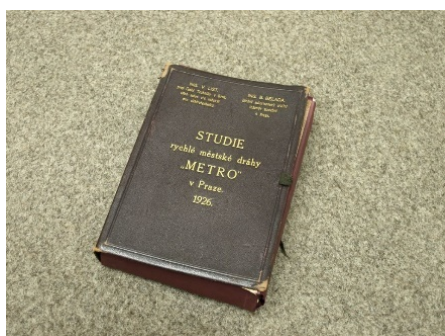
Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, Praha, sbírka Metro.

Archiv hl. m. Prahy, Praha, sbírka Městského výboru KSČ.

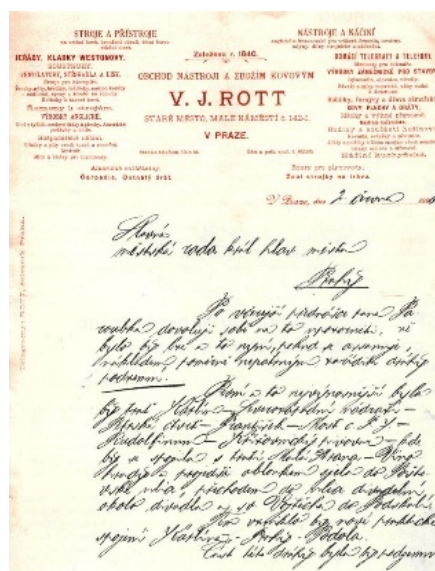
Archiv Ministerstva zahraničních věcí ČR, Praha, Archiv mezinárodních smluv.

Národní konzervační fond, Praha, Národní knihovna.

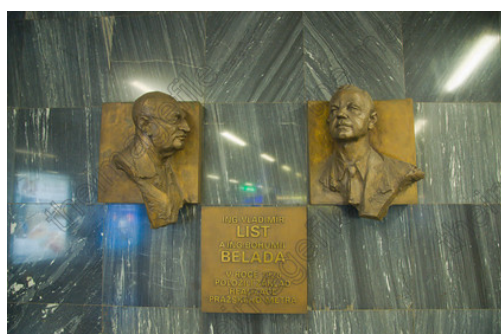
7 Přílohy



140



141



142



143



144



145



146

¹⁴⁰ Návrh Ing. Vladimír Lista a Ing. Bohumila Belady z roku 1926, název: „STUDIE rychlé městské dráhy „METRO“ v Praze“. Zdroj: Mgr. Pavel Fojtík.

¹⁴¹ Návrh Ladislava Rotta na vybudování podzemní dráhy z roku 1898. Zdroj: Mgr. Pavel Fojtík.

¹⁴² Stanice Muzeum, text: „ING. VLADIMÍR LIST A ING. BOHUMIL BELADA V ROCE 1926 POLOŽILI ZÁKLAD REALIZACE PRAŽSKÉHO METRA“. Zdroj: Mgr. Pavel Fojtík.

¹⁴³ Fotografie vozu R1. Zdroj: Mgr. Pavel Fojtík.

¹⁴⁴ Fotografie vozu Ečs. Zdroj: Mgr. Pavel Fojtík.

¹⁴⁵ Fotografie vozu 81-71. Zdroj: Mgr. Pavel Fojtík.

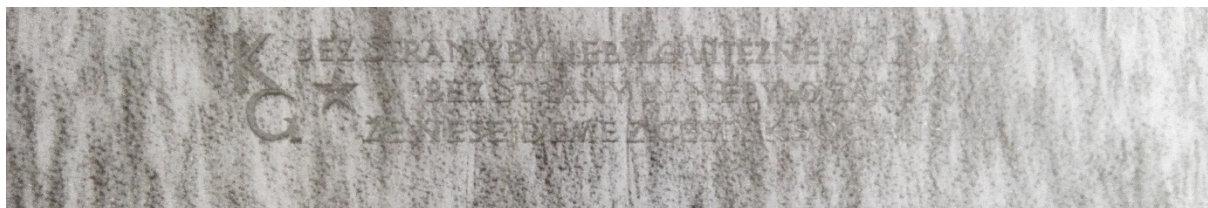
¹⁴⁶ Pamětní deska, text: 100. VŮZ PRAŽSKÉHO METRA, STAVBY ČESKOSLOVENSKO-SOVĚTSKÉHO PŘÁTELSTVÍ V ROCE ŠEDESÁTÉHO VÝROČÍ VELKÉ ŘÍJNOVÉ SOCIALISTICKÉ REVOLUCE VYROBEN V SSSR 1977“. Zdroj: Mgr. Pavel Fojtík.



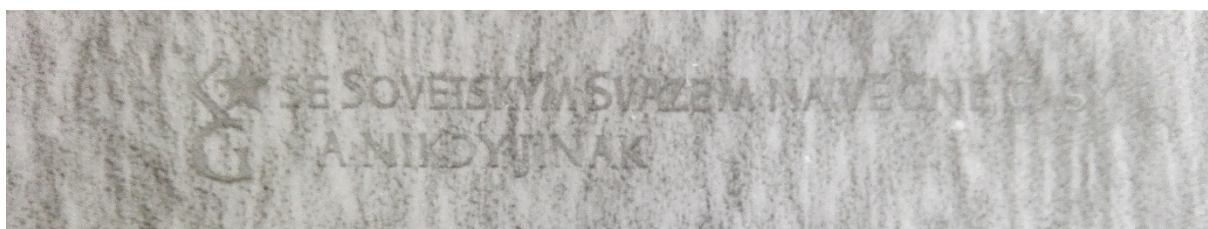
147



148



149



150



151



152

¹⁴⁷ Stanice Sokolovská (dnes Florenc), mozaika na památku bitvy československé vojenské jednotky v roce 1943 u ukrajinského města Sokolovo. Zdroj: Mgr. Pavel Fojtík.

¹⁴⁸ Stanice Hlavní nádraží, sousoší „Sbratření“. Zdroj: Mgr. Pavel Fojtík.

¹⁴⁹ Stanice Gottwaldova (dnes Vyšehrad), plastika, text: „BEZ STRANY BY NEBYLO VÍTĚZNÉHO ÚNORA, BEZ STRANY BY NEBYLO ZÁRUKY, ŽE NESEJDEME Z CESTY K SOCIALISMU“. Pozn.: plastika byla po událostech v roce 1989 odstraněna. Zdroj: Mgr. Pavel Fojtík.

¹⁵⁰ Stanice Gottwaldova (dnes Vyšehrad), plastika, text: „SE SOVĚTSKÝM SVAZEM NA VĚČNÉ ČASY A NIKDY JINAK“. Pozn.: plastika byla po událostech v roce 1989 odstraněna. Zdroj: Mgr. Pavel Fojtík.

¹⁵¹ Stanice Leninova (dnes Dejvická), západní vestibul, umělecké dílo „Plameny revoluce“. Zdroj: Mgr. Pavel Fojtík.

¹⁵² Stanice Leninova (dnes Dejvická), východní vestibul, umělecké dílo „Plameny revoluce“. Zdroj: Mgr. Pavel Fojtík.



153



154



155



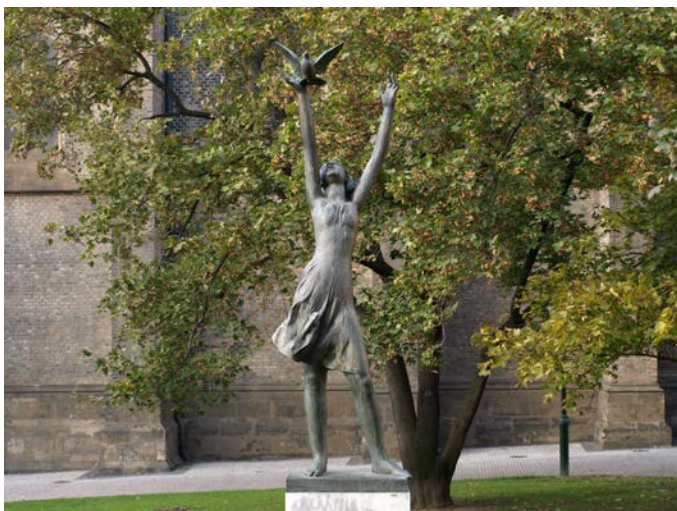
156

¹⁵³ Stanice Leninova (dnes Dejvická), Socha Lenina na náměstí Říjnové revoluce (dnes Vítězné náměstí). Pozn.: po událostech v roce 1989 byla socha odstraněna. Zdroj: Mgr. Pavel Fojtík.

¹⁵⁴ Stanice Leninova (dnes Dejvická), Reliéf Lenina s verši Majakovského připomínající pobyt Lenina v Praze, text: „LENIN TEĎ VÍC NEŽ DŘÍV ŽIJE A BUDE ŽÍT, JSA NAŠÍM VĚDOMÍM SILOU A ZBRANÍ /^{MAJAKOVSKIJ}“. Pozn.: po událostech v roce 1989 byla deska zakryta pouličním stánkem. Zdroj: Mgr. Pavel Fojtík.

¹⁵⁵ Stanice Leninova (dnes Dejvická), prstenec z litinových tybinků dodaných Sovětským svazem, text: „STAVBA PRAŽSKÉHO METRA JE STAVBOU ČESKOSLOVENSKO-SOVĚTSKÉ SPOLUPRÁCE“. Pozn.: dílo bylo po událostech v roce 1989 odstraněno. Zdroj: Stavíme pražské metro, Praha 1976.

¹⁵⁶ Stanice Staroměstská, mozaika, text: „PO STAROMĚSTSKÉM NÁMĚSTÍ ŠLY DĚJINY ŠLO VÍTĚZSTVÍ UŽ NEPLATÍ CO ZASTARA NOVÝ ČAS NA ORLOJI BIJE AŽ TŘEBA SNĚŽÍ NA RAFIJE NÁŠ ÚNOR PATŘÍ DO JARA“. Pozn.: po událostech v roce 1989 byla mozaika zakryta pouličním stánkem. Zdroj: Mgr. Pavel Fojtík.



157



158



159

¹⁵⁷ Stanice Náměstí Míru, socha „Dívka s holubicí“. Zdroj: Mgr. Pavel Fojtík.

¹⁵⁸ Stanice Primátora Vacka (dnes Roztyly), busta, text vlevo: „1877 – 1960“, text vpravo: „REVOLUČNÍ PRIMÁTOR HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY DR VÁCLAV VACEK“. Pozn.: busta i s texty byly po událostech v roce 1989 odstraněny. Zdroj: Mgr. Pavel Fojtík.

¹⁵⁹ Stanice Budovatelů (dnes Chodov), socha Budovatele. Zdroj: Mgr. Pavel Fojtík.



160



161



162



163

¹⁶⁰ Stanice Kosmonautů (dnes Háje), mozaika kosmonautů Vladimíra Remka a Alexeje Gubareva na vesmírné stanici Sojuz 28. Zdroj: Mgr. Pavel Fojtík.

¹⁶¹ Stanice Kosmonautů (dnes Háje), sousoší kosmonautů Vladimíra Remka a Alexeje Gubareva, za nimi větrací šachta v podobě rakety. Zdroj: Mgr. Pavel Fojtík.

¹⁶² stanice Háje Kosmonautů (dnes Háje), pamětní deska, čitelný text pamětní desky: NA POČEST SPOLEČNÉHO SOVĚTSKO-ČESKOSLOVENSKÉHO LETU DO VESMÍRU USKUTEČNĚNÉHO VE DNECH 2. – 10. 3. 1978. Pozn.: text byl po událostech v roce 1989 odstraněn. Zdroj: Mgr. Pavel Fojtík.

¹⁶³ Stanice Fučíkova, (dnes Nádraží Holešovice), reliéf Julia Fučíka. Zdroj: Mgr. Pavel Fojtík.



164



165



166



167



168

¹⁶⁴ Stanice Moskevská (dnes Anděl), jižní vestibul, nápis, text: „MOSKVA PRAHA“. Zdroj: fotografie autora.

¹⁶⁵ Stanice Moskevská (dnes Anděl), jižní vestibul, pamětní deska, text v českém jazyce: „STANICE 'MOSKEVSKÁ' vybudovaná v roce 1985 společně pražskými a moskevskými budovateli metra na počest československo-sovětského PŘÁTELSTVÍ“. Zdroj: fotografie autora.

¹⁶⁶ Stanice Moskevská (dnes Anděl), severní vestibul, mozaika Moskvy. Pozn.: celý vestibul byl stržen. Zdroj: Mgr. Pavel Fojtík.

¹⁶⁷ Stanice Moskevská (dnes Anděl), reliéf č. 1. Zdroj: fotografie autora.

¹⁶⁸ Stanice Moskevská (dnes Anděl), reliéf č. 2. Zdroj: fotografie autora.



169



170



171



172



173



174

¹⁶⁹ Stanice Moskevská (dnes Anděl), reliéf č. 3. Zdroj: fotografie autora.

¹⁷⁰ Stanice Moskevská (dnes Anděl), reliéf č. 4. Zdroj: fotografie autora.

¹⁷¹ Stanice Moskevská (dnes Anděl), reliéf č. 5. Zdroj: fotografie autora.

¹⁷² Stanice Moskevská (dnes Anděl), reliéf č. 6. Zdroj: fotografie autora.

¹⁷³ Stanice Moskevská (dnes Anděl), reliéf č. 7. Zdroj: fotografie autora.

¹⁷⁴ Stanice Moskevská (dnes Anděl), reliéf č. 8, text: „MÍR“. Zdroj: fotografie autora.



175



176



177



178



179

¹⁷⁵ Stanice Moskevská (dnes Anděl), hlavní loď, pilíře jsou osazeny bílým mramorem. Zdroj: Mgr. Pavel Fojtík.

¹⁷⁶ Stanice Moskevská (dnes Anděl), boční loď, tunelová stěna je osazena červeným mramorem. Zdroj: Mgr. Pavel Fojtík.

¹⁷⁷ Ve stanici Moskevská (dnes Anděl), fotografie sovětských stavařů, zleva: Ivan Grigorjenko, Jurij Chabarov, Jurij Korotkin, Michail Ďomin, Jevgenij Martynov a Vladimír Jefimov. Zdroj: Večerní Praha, MALÝ KOUSEK MOSKVVY, Praha 16. 1. 1985.

¹⁷⁸ Stanice Dukelská, (dnes Nové Butovice), Kamenná plastika, symbolizující společný boj sovětských a československých jednotek na Dukle. Význam této plastiky je málo komu znám. Zdroj: Mgr. Pavel Fojtík.

¹⁷⁹ Stanice Švermova (dnes Jinonice), reliéf Jana Švermy, text: „JAN ŠVERMA“. Pozn.: reliéf i s textem byly po událostech v roce 1989 zakryty. Zdroj: Mgr. Pavel Fojtík.



180



181



182

¹⁸⁰ Stanice Pražskaja, severní vestibul, keramický reliéf „Pražské dominanty“, autor: Lubomír Šilar. Zdroj: Mgr. Pavel Fojtík.

¹⁸¹ Stanice Pražskaja, východní dvorana, pamětní desky, text v českém jazyce: „AŽ ŽIJE SOVĚTSKO-ČESKOSLOVENSKÉ PŘÁTELSTVÍ!“. Zdroj: Mgr. Pavel Fojtík.

¹⁸² Stanice Pražskaja, jižní vestibul, pamětní deska, text v českém jazyce: STANICE PRAŽSKÁ VYBUDOVÁNA V ROCE 1985 SPOLEČNĚ MOSKEVSKÝMI A PRAŽSKÝMI BUDOVATELI METRA NA POČEST SOVĚTSKO-ČESKOSLOVENSKÉHO PŘÁTELSTVÍ. Text uprostřed: „CCCP ČSSR 1945/1985“. Zdroj: Mgr. Pavel Fojtík.



183



184

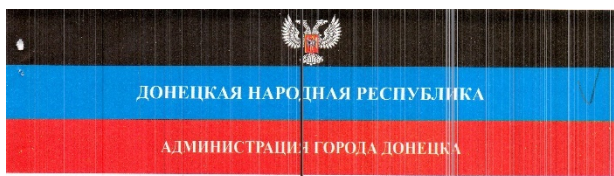


185

¹⁸³ Stanice Pražskaja, severní vestibul, skleněná plastika „Mír“, autor: Stanislav Libenský. Zdroj: Mgr. Pavel Fojtík.

¹⁸⁴ Stanice Pražskaja, západní dvorana, bronzová skulptura „Budoucnost Prahy“, autor: Jan Bartoš. Zdroj: Mgr. Pavel Fojtík.

¹⁸⁵ Stanice Pražskaja, východ ze západní dvorany, kamenné sousoší „Spolupráce a přátelství“ text v českém jazyce: „MÍR PLANETĚ CO NAMODRALE ZÁŘÍ/ A NIKDO NEVÍ KDE SE VZAL TEN TŘPYT/ Z HORNIN UŽ DÝCH ÚCTYHODNÉ STÁŘÍ/ DO KOSMU SRŠÍ LIDSKÁ TOUHA ŽÍT/“, autor: Jan Hána. Zdroj: Mgr. Pavel Fojtík.



ул. Артёма, 98, г. Донецк, 83050, тел.: (062) 305-25-30 e-mail: office@gorod-donetsk.com, www.gorod-donetsk.com

14.04.2019 № П-65034/05-07/18

на № 10-63047-9 от 20.03.2017

Д.А. Разумняк
ул. Пестикова, д.21
г.Прага
Чехия

О рассмотрении обращения

Рассмотрев Ваше обращение, Администрация г. Донецка Донецкой Народной Республики сообщает следующее.

Основной целью города сейчас является восстановление объектов городской инфраструктуры (больницы, школы, жилые дома и т.д.), подвергшихся значительным разрушениям в результате боевых действий для обеспечения стабильной работы объектов с целью жизнеобеспечения населения.

Администрация г.Донецка Донецкой Народной Республики с вниманием относится к возникшим проблемам и выражает большую заинтересованность в поддержании объектов в безопасном состоянии и завершении работ объектов незавершенного строительства. К таким объектам относится строительство Донецкого метрополитена.

История и состояние строительства Донецкого метрополитена.

Распоряжением Совета Министров СССР от 19.05.1988 г. №995р было принято предложение Донецкого обкома компартии Украины и Донецкого облисполкома о разработке проекта на строительство участка первой очереди метрополитена в г. Донецке.

Решение о строительстве метрополитена в городе Донецке было принято в 1991 году, согласно Распоряжению Кабинета Министров Украины № 13917/59 от 18.09.1990 года.

Письмом Министерства экономики УССР от 12.11.1991 г. №41-49/599-10 заказчиками по строительству метрополитенов определены Днепропетровский, Донецкий и Харьковский облисполкомы и Киевский горисполком.

В период действия «Государственной программы строительства и развития сети метрополитенов на 2006-2010 года» Заказчиком строительства также была определена Донецкая областная государственная администрация.

Строительство начато в 1993 году. Проектом предусмотрено строительство первой очереди Пролетарско-Киевской линии от станции «Пролетарская» до станции «Белый Лебедь» - 8 станций (3 станции – мелкого заложения, 5 станций – глубокого).

186

В составе первой очереди выделен первый пусковой комплекс в составе 4-х станций, электродепо и инженерного корпуса.

С 2011 г., в связи с отсутствием «Государственной целевой программы строительства и развития сети метрополитенов в Украине», строительство метрополитена в г. Донецке прекращено и финансирование из государственного бюджета с 2011 г. полностью отсутствует. Донецкая областная государственная администрация отказалась быть Заказчиком строительства метрополитена, ссылаясь на истечение срока действия предыдущей Программы.

Несмотря на ограниченное финансирование, был выполнен значительный объем работ, а именно:

- пройдено:

- 1036 погонных метров перегонных тоннелей;
- 88 погонных метров станционных тоннелей;
- 449 погонных метров подкадных выработок;
- сооружено 4 вертикальных ствола общей глубиной 162 метра;
- построено 1690 п.м. водопропускного сооружения электродепо «Пролетарское»;


- выполнено:

- 861,2 тыс. м³ (56%) отсыпки искусственного основания электродепо «Пролетарское»;
- 45 тыс. м³ земляных работ по сооружению станции «Красный городок»;
- Свайное ограждение котлована и 19 тыс. м³ земляных работ для сооружения платформенного участка станции «Пролетарская»;
- Сооружено 55% лотковой части платформенного участка станции «Пролетарская».

На сегодняшний день в г. Донецке на построенных объектах метрополитена «Первая очередь» Пролетарско-Киевской линии метрополитена в г. Донецке от станции «Пролетарская» до станции «Белый лебедь» с электродепо «Пролетарское» не прекращена работа по охране, обслуживанию и содержанию объектов в безопасном состоянии, такие как: проведение своевременной откачки грунтовых вод, проветривание подземных тоннелей от накопления метана, проведение маркшейдерского контроля за деформацией подземных выработок и сооружений на поверхности, сохранение смонтированного оборудования и др.

В связи с прекращением постоянных обстрелов территории Донецкой Народной Республики, предоставление информации о перспективах возобновления работ на данном объекте считаю преждевременным.

Первый заместитель Главы
администрации г.Донецка

 Н.И. Волков

Дубликат 3054492

187

186 Dopis Doněcké lidové republiky dokazující pravost informací, list 1. Zdroj: Doněcká lidová republika.

187 Dopis Doněcké lidové republiky dokazující pravost informací, list 2. Zdroj: Doněcká lidová republika.